



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 157]

नई दिल्ली, बुधस्पातिवार, जून 10, 2010/ज्येष्ठ 20, 1932

No. 157]

NEW DELHI, THURSDAY, JUNE 10, 2010/JYAISTHA 20, 1932

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 7 जून, 2010

सं. टीएएमपी/60/2009-एमओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, महापत्तनों में सार्वजनिक निजी सहभागिता (पीपीटी) परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण संबंधी मार्गदर्शियों के अनुसरण में, जिसे इस प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 के माध्यम से अधिसूचित किया गया था, लौह अयस्क के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु मुर्गाव पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेश के अनुसार निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/60/2009-एमओपीटी

मुर्गाव पत्तन न्यास

.....

आवेदक

आदेश

(मई 2010 के चौथे दिन पारित किया गया)

यह प्रकरण बनाओ, अपनाओ, प्रचालित करो और अन्तरित करो के आधार पर वर्तमान वैस्ट ऑफ ब्रेकवाटर (WOB) पर एक बर्थ विकसित करके लौह अयस्क के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु मुर्गाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) द्वारा प्रस्तुत दिनांक 7 दिसम्बर, 2009 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 नौवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएमआरटीएच) ने अपने कम्यूनिकेशन सं. पीआर-14019 / 25 / 2007- पीजी दिनांक 12 फरवरी 2008 के माध्यम से महापत्तनों में सार्वजनिक निजी सहभागिता (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु मार्गदर्शियों की घोषणा की थी। महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 111 के अन्तर्गत एमएसआरटीएच से प्राप्त निदेशों के अनुपालन में इस प्राधिकरण ने अधिसूचना सं. टीएएमपी / 52 / 2007 - विविध के माध्यम से, अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए मार्गदर्शियों को भारत का राजपत्र में दिनांक 26 फरवरी 2008 को अधिसूचित करवाया था।

2.2 कथित मार्गदर्शियों के अनुसरण में, एमओपीटी ने विचाराधीन प्रस्ताव दाखिल किया है :-

3. प्रस्ताव की मुख्य बातें निम्नानुसार हैं :-

(i) पत्तन यह परिकल्पना करता है / समझता है कि प्रचालक रेलवे बैगनों से प्राप्त और प्रस्तावित बर्थ पर बाजों (मालवाही नौकाओं) से प्राप्त लौह अयस्क का प्रहस्तन करेगा। भौतिक (व्यवहारिक) विशेषताएं ये हैं :-

- टर्मिनल समग्र रूप से रिक्लेम की गई धरती पर बनाए जाने का प्रस्ताव है। रिक्लेम की गई कुल 140000 वर्ग मीटर जमीन में से 70000 वर्गमीटर जमीन भंडार क्षेत्र के रूप में अनुबंधित है।
- 620 मीटर की लंबाई का ब्रेकवाटर और 230 मीटर के मोल का निर्माण किया जाएगा।
- प्रस्तावित बर्थ लंबाई में 300 मीटर, चौड़ाई में 21 मीटर होगा और उसकी जल मार्ग गहराई 14.10 मीटर रहेगी।

(ii) इष्टतम टर्मिनल क्षमता

(क) इष्टतम क्वे क्षमता

- उद्योग जगत से पूछताछ के आधार पर और पत्तन पर पहुंचने वाले पोतों की वर्तमान संरचना पर विचार करते हुए एमओपीटी ने निष्कर्ष निकाला है कि प्रस्तावित टर्मिनल पर 80% पैनामैक्स पोत 70000 डीडब्ल्यूटी और 20% हैंडीमैक्स पोत (45000 डीडब्ल्यू टी) आएंगे।
- शिप-डे आउट पुट नार्म पर मार्गदर्शियों में प्रदत्त मापदंडों (नार्म्स) के अनुसार विचार किया गया है।
- तदनुसार, नीचे प्रदत्त गणना के अनुसार इष्टतम क्वे क्षमता 12.52 मिलियन टन (125.2 लाख टन) प्रतिवर्ष आंकी गई है :-

क्रम सं.	पोत का प्रकार	प्रत्येक प्रकारके पोत की क्षमता का भाग % में	प्रदत्त मापदंड के अनुसार शिप-डे आउटपुट
(i)	पेनामैक्स	80%	55000 टन प्रतिदिन
(ii)	हैंडीमैक्स	20%	
इष्टतम क्वे क्षमता	$0.7(80\% \times 55000 + 20\% \times 25000) \times 365 =$ 12519500 अर्थात 12.52 एमटीपीए		

(ख) इष्टतम यार्ड क्षमता

- भूमि का 70000 वर्गमीटर क्षेत्र (स्टेक यार्ड) के विकास के लिए चिन्हित किया गया है।

- भंडारण अवयव पर, मार्गदर्शियों में प्रदत्त मापदंडों के अनुसार, 15 टन प्रति वर्गमीटर के अनुसार विचार किया गया है।
- 14 का प्लॉट टर्नओवर अनुपात, मार्गदर्शियों में 12 के टर्नओवर मापदंड के मुकाबले पत्तन स्थित मैकेनिकल ओर हैंडलिंग प्लॉट द्वारा अर्जित टर्नओवर के आधार पर हिसाब-किताब (लेखा) में शामिल किया गया है।
- तदनुसार, इष्टतम यार्ड क्षमता, नीचे दी गई गणना के अनुसार 7.20 एमटीपीए पर आकलित की गई है :-

परिमापक	मापदंड	पत्तन द्वारा मान्य
भंडारण क्षेत्र	जैसा पत्तन द्वारा प्रदत्त है	70000 व.मीटर
उपयोग किए जा सकने वाले भंडारण क्षेत्र की प्रतिशतता	70%	70%
प्रति वर्गमीटर पर भंडारित की जा सकने वाली मात्रा	15 टन प्रति वर्ग मीटर	15 टन प्रति वर्ग मीटर
इष्टतम यार्ड क्षमता	$0.7 \times 70000 \times 70 / 100 \times 15 \times 14 = 7203000$ अर्थात् 7.20 एमटीपीए	

(ग) टर्मिनल की इष्टतम क्षमता 7.20 एमटीपीए आकलित की गई है जो इष्टतम व्हे क्षमता और इष्टतम भंडारण क्षेत्र क्षमता का निम्नतर मान है।

(iii) पूंजी लागत

सिविल लागत अनुमान टैको फीजिबिलिटी रिपोर्ट के अनुसार हैं। उपकरणों संयंत्र और मशीनरी की लागत वर्तमान बाजार मूल्यों पर अनुमानित हैं। विविध लागत सिविल लागत और उपकरण लागत के 5% पर अनुमानित की गई है। इस प्रकार पत्तन द्वारा अनुमानित पूंजी लागत निम्नानुसार है :-

(करोड़ रु पयों में)

क्रम सं.	विवरण	अनुमानित पूंजी लागत
(i)	सिविल निर्माण लागत	100.90
(ii)	उपकरण लागत	242.00
(iii)	विविध लागत	17.15
	कुल पूंजी लागत	360.05

- (iv) नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (ROCE) अनुमानित पूंजी लागत के 16% पर परिकलित की गई है।
- (v) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए वार्षिक प्रचालन लागत, प्रदत्त मापदंडों के अनुसार रु. 76.76 करोड़ अनुमानित की गई है।
- (vi) लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता निम्नानुसार है :-

क्रम सं.	विवरण	राशि (करोड़ रु पयों में)
(i)	वार्षिक प्रचालन लागत	76.76
(ii)	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	64.87
	वार्षिक राजस्व आवश्यकता	131.63

* एमओपीटी ने, ऐसा लगता है कि नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की गणना करते समय विविध पूंजी लागत पर विचार नहीं किया है।

- (vii) टर्मिनल की इष्टतम क्षमता 7.20 एमटीपीए और कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से रु . 131.63 करोड़ की वार्षिक राजस्व आवश्यकता पर विचार करते हुए पत्तन द्वारा परिकलित प्रतिटन रु . 182.74 प्रति टन है। एमओपीटी ने इस दर को मार्गदर्शियों के अनुसार, निम्नानुसार विभिन्न प्रशुल्क समूहों में प्रभाजित कर दिया है :-

क्रम सं.	विवरण	दर प्रतिटन
(i)	कार्गो प्रहस्तन प्रभार (रु .131.64 करोड़x98%)	रु .179.08
(ii)	भंडारण प्रभार (रु . 131.64 करोड़x1%)	रु .1.83
(iii)	विविध प्रभार (रु .131.64 करोड़ x 1%)	रु . 1.83

- (viii) (क) पत्तन वैगनों द्वारा और मालवाही नौकाओं द्वारा लौह अयस्क के प्रहस्तन की परिकल्पना करता है मालवाही नौका द्वारा धारण किए तथा रेलवे वैगनों द्वारा धारण किए लौह अयस्क के प्रहस्तन के लिए अलग-अलग प्रभार प्रस्तावित करने के लिए पत्तन ने कहा है कि उसने न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास स्थित लौह अयस्क टर्मिनल के लिए रेलमार्ग और सड़क मार्ग संवाहित कार्गो के लिए अलग-अलग अपफ्रंट कैप निर्धारित करने प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी / 22 / 2008-एनएमपीटी दिनांक 30 सितंबर 2008 में प्रस्तुत सिद्धान्तों का अनुसरण किया है।
- (ख) कुल पूंजी लागत अनुमानन से, पत्तन ने रु .39.50 करोड़ पर रेल पटरियों के लिए और एक टिप्लर के लिए पूंजी लागत अलग कर ली है और प्रदत्त मापदण्डों के अनुसार उस पर रु . 6.68 करोड़ प्रचालन लागत का अनुमान लगाया है।
- (ग) टर्मिनल की इष्टतम क्षमता 7.20 एमटीपीए मानते हुए रेल सेवाओं के लिए दर रु . 17.69 प्रति टन परिगणित की गई है। यह मालवाही कार्गो के लिए प्रहस्तन दर रु . 161.39 प्रतिटन (रु .179.08-रु .17.69) परिगणित करने हेतु सम्मिश्र दर (कम्पोजिट रेट के अतिरिक्त बाहर है।

(bx) बर्थ किराया

- (क) बर्थ के निर्माण की तथा निकर्षण (ड्रेजिंग) की लागत रु . 108.95 करोड़ रुपये पर, टैक्नों फीलिबिलिटी रिपोर्ट के अनुसार विचार किया गया है।
- (ख) प्रतिलाभ की गणना अनुमानित पूंजी लागत के 16% पर रु .17.43 करोड़ पर की गई है।
- (ग) मरम्मत और अनुरक्षण लागत की गणना, मापदण्डों के अनुसार, पूंजी लागत के 1% पर रु . 1.09 करोड़ परिगणित की गई है।
- (घ) इसके साथ-साथ मूल्य ास बर्थ की पूंजी लागत के 3.34% की दर से जैसा कि टीएमपी द्वारा उसके पिछले आदेश में विचार किया गया था, हिसाब-किताब (लेखा) में लिया गया है।
- (ङ) इस प्रकार, वार्षिक राजस्व आवश्यकता रु . 22.16 करोड़ परिगणित होती है।
- (च) प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभार परिगणित करने के लिए पत्तन ने शिप-डे आउटपुट और पोतों के औसत पार्सल आकार के आधार पर पोतों की प्रत्येक श्रेणी के बर्थ आक्यूपेंसी फैक्टर पर विचार किया है। इसने पोत की जीआरटी पोत के डीडब्ल्यूटी के 60% पर मानी है।
- (छ) तदनुसार, पत्तन ने विदेशगामी पोत के लिए बर्थ किराया प्रभार रु . 1.48 प्रति जीआरटी प्रतिघंटा और तटीय पोतों के लिए रु . 0.89 प्रतिजीआरटी प्रतिघंटा प्रस्तावित कर दिया गया है।

(x) पत्तन देयताएं

यह उल्लेख करते हुए कि मार्गदर्शियों के अनुसार टर्मिनल प्रचालक को उसके द्वारा प्रदत्त सेवाओं सुविधाओं के लिए प्रशुल्क उगाहना (वसूल करना) है, पत्तन ने पत्तन देयताओं की मद में रु. 103.45 प्रति जीआरटी की दर तक पहुंचने वाली गणनाएं प्रस्तुत की हैं। किन्तु, पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए मसौदा दरमान (एसओआर) में पत्तन देयताओं का प्रशुल्क सम्मिलित नहीं है।

(xi) बर्थ किराया और प्रहस्तन प्रभार, जो एआरआर प्राप्त करने के लिए प्रस्तावित मसौदा दरमान में पत्तन द्वारा प्रस्तावित है नीचे दिए गए है :-

(क) बर्थ किराया प्रभार

विदेश गामी पोत	तटीय पोत
रु. 1.48 प्रतिजीआरटी प्रतिघंटा	रु. 0.89 प्रति जीआरटी प्रति घंटा

(ख) समेकित लौह अयस्क प्रहस्तन प्रभार

प्रहस्तन प्रभार	रु. प्रतिटन
(i)रेल संवाहित कार्गो	रु. 179.08
(ii)मालवाही नौका संवाहित कार्गो	रु. 161.39

(ग) भंडारण प्रभार (प्रदत्त 25 दिन की निःशुल्क अवधि के बाद)

	रु. प्रतिटन प्रतिदिन
i पहले 5 दिन	12.00
ii 6टे दिन से 10 वें दिन तक	24.00
iii 11 वें दिन और उससे आगे	48.00

4. प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एमओपीटी का दिनांक 7 दिसंबर 2009 का प्रस्ताव संबंधित उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों, चुनिन्दा आवेदकों और संभावित उपयोगकर्ताओं (एमओपीटी द्वारा प्रदत्त सूची के अनुसार) को उनकी टिप्पणी मांगते हुए परिपत्रित किया गया था। यह प्रस्ताव एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत अतिरिक्त बोली दाताओं की सूची को भी भेजा गया था। उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों, चुनिन्दा आवेदकों और संभावित उपयोगकर्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों एमओपीटी को प्रतिपूरक सूचनाओं के रूप में भेज दी गई हैं। एमओपीटी ने उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों / चुनिन्दा आवेदकों / संभावित उपयोगकर्ताओं की टिप्पणियों पर अपनी प्रतिक्रिया प्रस्तुत कर दी है।

5. प्रस्ताव की आरंभिक छानबीन के आधार पर, एमओपीटी से दिनांक 26 फरवरी 2010 के पत्र के माध्यम से, अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। दिनांक 27 फरवरी 2010 के अपने पत्र द्वारा एमओपीटी ने हमारे प्रश्नों का उत्तर दे दिया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और उनके लिए एमओपीटी के उत्तर सारणी रूप में नीचे दिए गए हैं :-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	एमओपीटी का उत्तर
(i)	पीपीपी परियोजना के अंतर्गत मुर्गाव पत्तन न्यास में लौह अयस्क के प्रहस्तन के लिए वर्तमान वैस्ट ऑफ ब्रेक वाटर पर एक बर्थ का विकास करने हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क कैप निर्धारित करने के लिए मुर्गाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) का प्रस्ताव बूट आधार पर निजी प्रचालक द्वारा मशीनीकृत सुविधाएं स्थापित करने के लिए आने वाले प्रस्ताव	प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त प्रशुल्क कैप्स सभी लौह अयस्क प्रहस्तन परियोजना बोलियों पर भी, विशेषकर अगले 5 वर्षों में एमओपीटी पर लागू हो जाएंगे। उपर्युक्त के बारे में हम एक पुष्टि चाहते हैं कि उपर्युक्त प्रशुल्क कैप्स लौह अयस्क प्रहस्तन पर लागू होंगे, वर्तमान (डब्ल्यूओबी) प्रस्ताव के बाद एमओपीटी द्वारा बिड आउट की जाने वाली बाद की परियोजनाओं

	के आधार तैयार किया गया है। स्पष्ट किया जाता है कि प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त प्रशुल्क कैप्स ने केवल प्रस्तावित परियोजना को लागू होंगे बल्कि अगले पांच वर्षों में एमओपीटी में सदृश कार्गो के लिए, तदनन्तर विजयी सभी परियोजनाओं पर भी लागू होंगे। एमओपीटी बोली दस्तावेजों में, प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रशुल्क कैप्स को अप्रकट प्रशुल्क कैप के रूप में शामिल करेगा।	में लौह अयस्क फिर चाहे जैसे भी प्रहस्तित किया जाए। उदाहरण के लिए, हम एक ऐसी परियोजना तैयार कर रहे हैं जिसमें मालवाही नौका पर लदे लौह अयस्क को तैरती क्रेन / क्रेनों द्वारा प्रहस्तित किया जाएगा (इस प्रकार, यह मशीनी प्रहस्तन होगा) और उसे मूरिंग डॉल्फिन्स पर गियर हीन / गियर युक्त पोतों पर लादा जाएगा। यह स्पष्ट नहीं है कि क्या प्रदत्त प्रशुल्क कैप्स जिन्हें प्राधिकरण डब्ल्यूओबी परियोजना के लिए तय करेगा, (तैरती क्रेनों द्वारा) ऐसे प्रहस्तन पर भी लागू होंगे अथवा नहीं ?
(ii)	मशीनीकृत (मानक) लौह अयस्क टर्मिनल की, बर्थ की लंबाई, चौड़ाई और बर्थ के ड्राफ्ट के रूप में, भौतिक विशेषताएं बताई जाएं।	प्रस्तावित मशीनीकृत लौह अयस्क टर्मिनल की भौतिक विशेषताएं निम्नानुसार हैं :5 (क) बर्थ लंबाई - 300 मीटर (ख) क्वे चौड़ाई - 45 मीटर (ग) ड्राफ्ट - आरंभ में 14.4 मीटर्स एमपीटी नेवीगेशन चैनल की गहराई बढ़ने से ड्राफ्ट भविष्य में सीडी स्तर से 17.1 मीटर नीचे जाएगा। तथापि, यह पूरी तरह से अनिश्चित है।
(iii)	पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2006-07 से 2008-09 तक पत्तन द्वारा प्रहस्तित लौह अयस्क पोतों का औसत जीआरटी और पार्सल आकार बताया जाए।	(क) बर्थ सं. 9 (एमओएचपी) मशीनीकृत सुविधा में प्रहस्तित लौह अयस्क पोतों का औसत जीआरटी 2006-07 ---- 40976 2007-08 ---- 38681 2008-09 ---- 42294 (ख) बर्थ सं. 9 पर प्रहस्तित लौह अयस्क का औसत पार्सल आकार 2006-07 ---- 64587 2007-08 ---- 60640 2008-09 ---- 65393
(iv)	<u>इष्टतम क्षमता अनुमानन</u> (क) पत्तन ने पैरा 2.2 में कहा है कि प्रस्तावित टर्मिनल, जल मार्ग (चैनल) के अपेक्षित रूप से गहरा होने के साथ अगले कुछ वर्षों तक केप-साइज (पूरी तरह) भरे हुए पोत को प्रहस्तित कर सकता है। उद्योग जगत ने भी इस विचार से सहमति व्यक्त की है। इस स्थिति के प्रकाश में और यह मान्य करते हुए कि तय किया जाने वाला प्रशुल्क अगले 30 वर्षों के लिए है, पत्तन यह पता लगाए कि क्या केप साइज पोत के भाग पर अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण में विचार किए जाने की आवश्यकता है ?	हांलाकि हमने भविष्य में केपसाइज पोतों का प्रहस्तन प्रोजेक्ट किया है, पत्तन में यह नितांत अप्राप्य है, और इसकी अधिकांशतः संभावना नहीं है, क्योंकि एमओपीटी के पास जन मार्ग, वर्तमान बर्थों, टर्मिंग सर्किल इत्यादि को केपसाइज पोतों के प्रहस्तन के लिए सीडी से कमसे कम (-) 17.1 मीटर नीचे अपेक्षित गहराई तक और गहरा करने के लिए पूंजीगत निकर्षण हेतु आवश्यक धन नहीं है। इसलिए, हम अनुरोध करते हैं कि केपसाइज पोतों के भाग पर अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण की कवायद में विचार न किया जाए।
	(ख) लौह अयस्क प्रहस्तन के संदर्भ में पत्तन द्वारा भंडारण क्षेत्र में पिछले तीन वर्षों में अर्जित वार्षिक टर्न ओवर अनुपात सूचित किया जाए।	पिछले तीन वर्षों में बर्थ सं. 9 पर वार्षिक औसत टर्न ओवर अनुपात : 2006-07 12.22 2007-08 10.14

	2008-09	11.84
	इस प्रकार देखा जा सकता है कि 2008-09 में टर्न ओवर, 2006-07 में अर्जित से भी नीचे चला गया। एमओपीटी में 12 से अधिक कोई भी टर्नओवर अर्जित करना यहां तक कि भविष्य में भी अधिकतर असंभव जैसा है।	
(ग) रिक्लेम किए जाने वाली भूमि के कुल क्षेत्रफल 1,40,000 वर्ग मीटर में से पत्तन ने भंडारण क्षेत्र के लिए केवल 70,000 वर्गमीटर पर ही विचार किया है। इस संबंध में निम्न लिखित बिंदु स्पष्ट किया जाए :- (i) शेष 70,000 वर्ग मीटर के लिए परिकल्पित भूमि उपयोग योजना प्रस्तुत करें :-	(ii) उपकरण के लिए स्थान, सिलिंग हाऊस रेल-पटरियां, परिवहन प्रणाली, बचाव मार्ग के लिए अतिरिक्त पटरियां, साइडिंग्स, प्रशासनिक कार्यालय, पार्किंग क्षेत्र, सड़कें, ड्राइव हाऊस, सेवा क्षेत्र, लैंडस्केपिंग इत्यादि यह सब 70,000 वर्गमीटर में हो जाएगा। शेष रिक्लेम्ड भूमि भंडारण क्षेत्र होगा - जो किसी भी स्थिति में 70,000 वर्गमीटर से अधिक नहीं होगा। वास्तव में यह एक हरा-भरा टर्मिनल है। पहुंच क्षेत्र से आरंभ करते हुए, द्वारों, सड़कों, रेलवे लाइनों, प्रशासनिक कार्यालय, पार्किंग क्षेत्र, यांत्रिक उपकरणों के लिए स्थान, वैगन टिप्पर, कन्वेयर्स, अतिरिक्त रेल मार्ग पटरियां इत्यादि सुविधाओं में कम से कम 70,000 वर्गमीटर खर्च हो जाएगा। इस प्रकार, 70,000 वर्गमीटर के इस क्षेत्र का कोई भी भाग लौह-अयस्क के भंडारण के लिए उपलब्ध नहीं होगा।	
(ii) जब यार्ड क्षमता गणना के लिए 70,000 वर्गमीटर के ठीक-ठीक भंडारण क्षेत्र पर विचार किया गया है तो भंडारण के लिए उपलब्ध ठीक-ठीक क्षेत्र के निर्धारण के लिए 70% अवयव को पुनः गिनना दोहरी-गिनती (दो बार गिना जाना) हो जाता है। संयोगवश, 70% का उपयोगिता अवयव 1,40,000 वर्गमीटर के कुल क्षेत्रफल पर लागू है। पत्तन उपर्युक्त प्रेक्षा के प्रकाश में इष्टतम यार्ड क्षमता की समीक्षा करे और उसमें सुधार करें।	(ii) इस प्रकार, उपलब्ध अधिकतम भंडारण क्षेत्र केवल शेष बचा 70,000 व.मी. है। कृपया पैरा 3.0 की ओर ध्यान दें - "टर्मिनल की इष्टतम क्षमता की गणना के लिए मापदंड जो टर्मिनल की इष्टतम क्षमता, अधिकतम क्षमता के 70% और इष्टतम क्वे क्षमता तथा इष्टतम भंडारण क्षेत्र क्षमता के निचले मान के रूप में गिनी गई है" - के रूप में पढ़ा जाता है। इस प्रकार, हमारी समझ में अधिकतम भंडारण क्षेत्र जो इस स्वतंत्र हरे-भरे टर्मिनल के लिए उपलब्ध है, केवल 70,000 व.मी. पर ही अर्थात् इस भंडारण क्षेत्र पर ही लागू किया जाना है। इस प्रकार, भंडारण क्षेत्र क्षमता की हमारी गणनाएं ठीक हैं।	
(iii) क्वे क्षमता 12.52 मिलियन (125.2 लाख टन प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है किन्तु लिमिटिंग फैक्टर के रूप में भंडारण क्षमता को उद्धृत करते हुए टर्मिनल की इष्टतम क्षमता 7.20 मिलियन (72.0 लाख) टन प्रतिवर्ष सीमित की गई है। यार्ड और क्वे क्षमताओं के बीच अंतर	(iii) यह सविनय निवेदन किया जाता है कि पत्तन ने अधिक से अधिक भंडारण क्षेत्र प्रदान करके यार्ड क्षमता सुधारने की संभावनाएं तलाशने की भरसक कोशिश की हैं। किन्तु भीषण रुकावटों तथा दक्षिणी छोर पर हैड लैंड-सादा हिल और उत्तरी ओर एमपीटी नेवीगेशन चैनल के बीच अत्यंत सीमित जल क्षेत्र में	

	घटाने हेतु भंडारण क्षेत्र के लिए अधिक क्षेत्र प्रदान करके या किसी अन्य साधन से, पत्तन, यार्ड क्षमता सुधारने की संभावनाएं तलाश करने पर विचार कर सकता है।	भूमि रिक्लेमिंग की सीमाओं पर विचार करते हुए परामर्शी ज्यादा से ज्यादा केवल 70,000 वर्गमीटर भंडारण क्षेत्र ही निकाल सके। इसलिए सविनय निवेदन है कि यार्ड और क्वे क्षमताओं के बीच अन्तर को और अधिक कम करने की अब और कोई संभावना नहीं है।
(v)	<p><u>पूंजी लागत अनुमानन</u></p> <p>(क) सिविल निर्माणों के अन्तर्गत जिन पदों पर विचार किया वे, अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण पर मार्गदर्शियों के परिशिष्ट के पैरा 4.2 में सन्निहित मापदण्डीय सूची से मेल नहीं खाती बर्थ एग्रेन और अंप्रोच, कन्वेयर गैलरीज, ट्रांसफर टावर्स, टिप्लिंग स्टेशन, मार्शलिंग यार्ड इत्यादि की लागत पर विचार नहीं किया गया है। इसके अलावा बिजली संबंधी आवश्यकताओं को (मार्गदर्शियों के अनुसार) उपकरण लागत के अन्तर्गत शामिल किए जाने के सिविल निर्माण लागत में शामिल किया गया है। मदों में से प्रत्येक के लिए, मार्गदर्शियों में प्रदत्त मापदण्डीय से अलग जाने के कारण बताएं जाएं।</p>	<p>बर्थ एग्रेन की लागत बर्थ लागत का ही एक भाग है।</p> <p>अंप्रोच "रोड अंप्रोच" और प्रोजेक्ट रिपोर्ट में सामान्य सुविधाएं के भाग के रूप में "इन फिल" के अन्तर्गत आ गया है। कन्वेयर गैलरीज, ट्रांसफर टावर्स, वैगन टिप्लिंग स्टेशन, मार्शलिंग यार्ड इत्यादि "सामान्य सुविधाएं और वैगन टिप्लर कन्वेयर सिस्टम इत्यादि के अन्तर्गत प्रदर्शित अनुमानों में शामिल किए गए हैं। विद्युत उपकरण प्रोजेक्ट रिपोर्ट (टैक्नोफिजिबिलिटी रिपोर्ट) में "सामान्य सुविधाएं" शीर्ष के अन्तर्गत दिखाई देते हैं और समस्त विद्युत आपूर्ति प्रणाली, पत्तन टर्मिनल के लिए विद्युत आवश्यक वैगन टिप्लिंग, बार्ज अनलोडर्स इत्यादि से संबंधित है। चूंकि यह वास्तव में एक नया पत्तन टर्मिनल है, रु. 5 करोड़ की विद्युत आवश्यकताएं सामान्य सिविल निर्माण लागत के अन्तर्गत दिखाई गई हैं। चूंकि हमारी समझ में आरओसीई सिविल कन्स्ट्रक्शन और उपकरण लागत दोनों का 16% है, वर्गीकरण से अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।</p>
	(ख) पत्तन ने उपकरण लागत में 2 बार्ज अनलोडर्स (लागत रु. 40 करोड़) पर विचार किया है जो मार्गदर्शियों में प्रदत्त मापदंडों के अनुरूप नहीं पाया गया है। पत्तन मार्गदर्शियों से अलग जाने का औचित्य बताएं।	बार्ज संवाहित कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पेश करते समय एमओपीटी ने कन्सल्टेंट द्वारा प्रोजेक्ट रिपोर्ट में दिए अनुमानन पर भरोसा किया है। चूंकि प्रदत्त मार्गदर्शी बार्ज अनलोडर्स के संबंध में कोई सूचना प्रदान नहीं करते कन्सल्टेंट के अनुमान पर भरोसा करने के अलावा हमारे पास कोई और विकल्प नहीं है।
	(ग) पत्तन द्वारा अनुमानित उपकरण लागत में, मार्गदर्शियों में प्रदत्त कुछ उपकरण जैसे, दो क्रेन, चार पेलोडर्स इत्यादि शामिल नहीं किए गए हैं। इनके कारण बताएं जाएं।	प्रस्तावित डब्ल्यूओबी टर्मिनल के लिए अपेक्षित उपकरणों में क्रेन, पे-लोडर्स इत्यादि शामिल नहीं हैं। रेलवे वैगनों से भंडारण क्षेत्र को लौह अयस्क भेजने के लिए भी किसी क्रेन या पे-लोडर की आवश्यकता नहीं है। इसी प्रकार, मालवाही नौकाओं से लौह अयस्क उतारने और अयस्क को भंडारण क्षेत्र में पहुंचाने के लिए भी किसी क्रेन या लोडर की जरूरत नहीं है। लौह अयस्क स्टेकर्स / रिक्लेमर्स द्वारा रिक्लेम किया जाता है और शिप लोडर्स द्वारा पोतों पर लादा जाता है।
	(घ) प्रस्ताव के साथ संलग्न परिशिष्ट -II सिविल और उपकरण लागत के अनुमानन में अपनायी गई यूनिट दर का कोई दस्तावेजी साक्ष्य पेश नहीं करता। प्रोजेक्ट फीजिबिलिटी रिपोर्ट में अनुमानों	हमारे कन्सल्टेंटों द्वारा हमें प्रस्तुत किए गए विस्तृत अनुमानों और दर विश्लेषणों की एक-एक प्रति प्रस्तुत है।

	को वैधता प्रदान करने वाला कोई दस्तावेज नहीं है। समर्थक दस्तावेजों / गणना पत्रकों / दर विश्लेषण / बजटरी कोटेशनों / बाजार दरों की प्रतियां प्रस्तुत करें ताकि सिविल और उपकरण दोनों लागतों के अनुमानों का औचित्य सिद्ध किया जा सके।																	
	<p>(ड) पत्तन ने 1 जनवरी 2009 के दरों के अनुमान से अनुक्रमण देने की मांग की है। कृपया, प्रचलित बाजार अर्थात् 1 जनवरी 2010 के आधार पर पूंजीगत लागत के अनुमानों को अद्यतन करें।</p>	<p>1.1.2009 को डब्ल्यूपीआई - 228.9 1.1.2010 को डब्ल्यूपीआई - 248.5 (248.5 / 228.9 x 100)% = 108.56%</p> <p>अद्यतन अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्तावित प्रशुल्क का 108.56% तय किया जा सकता है। इस प्रकार, हमारी समझ में अद्यतन प्रशुल्क = प्रस्तावित प्रशुल्क x 108.56% होना चाहिए। ये नीचे दर्शाए गए हैं :-</p> <table><tr><td>प्रशुल्क कैप (रेल संवाहित) प्रहस्तन प्रभारों के लिए</td><td>194.41</td></tr><tr><td>प्रशुल्क कैप भंडारण प्रभार (रेल संवाहित)</td><td>1.99</td></tr><tr><td>प्रशुल्क कैप विविध प्रभार (रेल संवाहित)</td><td>1.99</td></tr><tr><td>प्रशुल्क कैप प्रहस्तन प्रभार (बार्ज संवाहित)</td><td>175.20</td></tr><tr><td>प्रशुल्क कैप भंडारण प्रभार (बार्ज संवाहित)</td><td>1.96</td></tr><tr><td>प्रशुल्क कैप विविध प्रभार (रेल संवाहित)</td><td>1.96</td></tr><tr><td>बर्थ किराया प्रभार प्रति जीआरटी प्रति घंटा</td><td>1.61</td></tr><tr><td>पत्तन देयता दर प्रति जीआरटी</td><td>112.30</td></tr></table> <p>हमारी समझ में पूंजी लागत पर अनुक्रमण लगाना बहुत उपयुक्त नहीं हो सकता है क्योंकि यदि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रस्ताव अभी प्रस्तुत किए जाने थे तो लागत अनुमान प्रचलित वास्तविक बाजार दरों पर आधारित होती। इसलिए हमारा प्रस्ताव है कि अनुक्रमणन स्वयं अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए सीधे-सीधे 1.1.2010 को डब्ल्यूपीआई के 100% पर लागू किया जाए और प्रस्तावित प्रशुल्कों को समानुपातिक रूप से बढ़ाया जाए।</p>	प्रशुल्क कैप (रेल संवाहित) प्रहस्तन प्रभारों के लिए	194.41	प्रशुल्क कैप भंडारण प्रभार (रेल संवाहित)	1.99	प्रशुल्क कैप विविध प्रभार (रेल संवाहित)	1.99	प्रशुल्क कैप प्रहस्तन प्रभार (बार्ज संवाहित)	175.20	प्रशुल्क कैप भंडारण प्रभार (बार्ज संवाहित)	1.96	प्रशुल्क कैप विविध प्रभार (रेल संवाहित)	1.96	बर्थ किराया प्रभार प्रति जीआरटी प्रति घंटा	1.61	पत्तन देयता दर प्रति जीआरटी	112.30
प्रशुल्क कैप (रेल संवाहित) प्रहस्तन प्रभारों के लिए	194.41																	
प्रशुल्क कैप भंडारण प्रभार (रेल संवाहित)	1.99																	
प्रशुल्क कैप विविध प्रभार (रेल संवाहित)	1.99																	
प्रशुल्क कैप प्रहस्तन प्रभार (बार्ज संवाहित)	175.20																	
प्रशुल्क कैप भंडारण प्रभार (बार्ज संवाहित)	1.96																	
प्रशुल्क कैप विविध प्रभार (रेल संवाहित)	1.96																	
बर्थ किराया प्रभार प्रति जीआरटी प्रति घंटा	1.61																	
पत्तन देयता दर प्रति जीआरटी	112.30																	
	(च) सिविल लागत के अनुमानन में 5.47 करोड़ की विविध लागत भी शामिल है जो मार्गदर्शियों के अनुसार (सिविल और उपकरण लागत के 5%	हमारी समझ में मार्गदर्शियों में सामान्य विविध लागत (समग्र सिविल और उपकरण परियोजना की लागत के, सैद्धान्तिक आधार पर, 5% पर प्रदान की गई है।																

	पर) अनुमानित सामान्य विविध पूंजी लागत रु. 17.15 करोड़ के अतिरिक्त है। कृपया विविध लागत रु. 5.47 करोड़ के अन्तर्गत आयी वस्तुओं / मदों का विवरण दें।	शायद उसे किसी भी हालत में, मार्गदर्शियों के अनुसार लेखा में लिया जाना है। अप्रत्याशित संभावनाओं और आकस्मिकताओं की आवश्यकता-पूर्ति के लिए यह एक सैद्धान्तिक आंकड़ा है। जबकि कन्सल्टैन्ट ने विविध संरचनाओं की लागत के रूप में रु. 5.47 करोड़ की राशि पर विचार किया है। इनमें व्यापक रूप से कार्यालय, लिफ्ट हाऊस, वाटरटैंक, गार्ड हाऊस, सुरक्षा सुविधाएं, सम्मेलन कक्ष, अन्य शेड और भंडारण कक्ष, पार्किंग (सखत फर्शी) क्षेत्र इत्यादि जैसे अन्य सिविल संरचनाएं शामिल हैं। यह आंकड़ा अनुमानित वास्तविक व्यय का प्रतिनिधित्व करता है जो उस परियोजना लागू करते समय खर्च किया जाएगा।
(vi)	पत्तन द्वारा अनुमानित रु. 17.15 करोड़ की विविध पूंजी लागत पर 16% आरओसीई निकालने और प्रचालन लागत के अन्तर्गत (परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5% पर) अन्य व्यय अनुमानित करने के लिए भी विचार नहीं किया गया है। उपर्युक्त प्रेक्षाओं के प्रकाश में गणनाओं को संशोधित किया जाए।	रु. 17.15 करोड़ की विविध पूंजी लागत पर आरओसीई की गणना करते समय विचार किया गया था। इस विषय में हम आपका ध्यान हमारे प्रस्ताव के पृष्ठ 20 पर अंतिम प्रविष्टि - (vii) - "प्रचालन लागत" की ओर दिलाना चाहते हैं।
(vii)	<u>प्रचालन लागत अनुमानन</u> (क) अगस्त 2008 में, कोयला टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में विचारित विद्युत (पावर) की यूनिट दर रु. 4.50 थी। पत्तन ने प्रस्तावित लौह अयस्क टर्मिनल के लिए भी वही यूनिट दर अपनाई है। कृपया पुष्टि करें कि पावर की विचारित दर प्रचलित है और नवीनतम बिजली बिल की एक प्रति से इसकी पुष्टि करें।	रु. 4.50 प्रति यूनिट की विचारित पावर दर एमओपीटी द्वारा भुगतान की जा रही वास्तविक और प्रचलित यूनिट दर से बहुत कम है। एमओपीटी अपने एमओपीटी, बर्थ सं.9 के लिए बिजली / पावर रिलायंस एनर्जी लिमिटेड से लेता है और इस समय हम रु. 11.44 की यूनिट दर से भुगतान कर रहे हैं। नवीनतम बिल की एक प्रति संलग्न है। हम सादर यह निवेदन करते हैं कि प्राधिकरण अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए इस दर पर विचार करें।
	(ख) यह स्पष्ट नहीं है कि पट्टेदारी किराए के अनुमानन के लिए वर्तमान दरमान से कौन सी यूनिट दर अपनायी गई है। कृपया वह सूचित करें।	पट्टेदारी किराया दर रु. 316/- प्रति दस वर्गमीटर वार्षिक अपनायी गई है। प्राधिकरण ने 2004 में रु. 292/- प्रति इस व.मी. प्रतिवर्ष पर किराया संशोधित किया था। इस दर पर प्रतिवर्ष 2% की दर वृद्धि चक्रवृद्धि आधार पर लागू की गई है।
(viii)	(क) रेल की पटरियों की वैगन टिप्लर की पूंजी लागत छोड़कर पत्तन द्वारा बार्जे संवाहित कार्गो के लिए विशेष दर प्रस्तावित की गई है। तथापि कुछ पूंजीगत परिसंपत्तियों को जिनका रेलसंवाहित कार्गो से कोई संबंध नहीं जैसे मालवाही नौका अन्लोडर्स (लागत रु. 40.00 करोड़), उन परिसंपत्तियों को, यदि कोई हो जो कार्गो को मालवाही नौका से भंडारण क्षेत्र इत्यादि	(क) मालवाही नौका संवाहित कार्गो के लिए प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना करते समय हमने, एनएमपीटी के मामले में अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए अनुसरित प्रक्रिया ही अपनायी है। सकल अचल परिसम्पत्ति मूल्य में से मालवाही नौका, प्रहस्तन उपकरण (रु. 40 करोड़) घटाने के फलस्वरूप, दोनों अर्थात् रेल संवाहित कार्गो और मालवाही नौका संवाहित कार्गो के लिए सम्मिश्र

में स्थानान्तरित करने के लिए लगाई गई हों, को रेल संवाहित कार्गो के लिए सम्मिश्र प्रहस्तन दर निर्धारित करते समय बाहर नहीं रखा गया है। इस असंगतता को ठीक किया जाए।

प्रशुल्क प्रभार की निम्नानुसार पुनः गणना की जाएगी :-

(i) रेल संवाहित कार्गो

सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य (-) रु. 342.90 करोड़ में से मालवाही ही अनलोडरों की कीमत (रु.40.00 करोड़) घटाकर	302.90
रु.302.90 करोड़ पर 16% आरओसीई	48.46
ओएंडएम लागत रु.76.76 करोड़ में से (रु.40करोड़ का 7% रु.2.80 घटाकर)	73.96
राजस्व आवश्यकता	122.42
प्रहस्तित लौह अयस्क	7.2 (मिमीट)
प्रशुल्क का प्रभाजन 98%	166.62
प्रतिटन प्रहस्तित लौह अयस्क का सम्मिश्र प्रशुल्क कैप	170.02
कार्गो प्रहस्तन की मद में प्रभाजन 1%	1.70
निःशुल्क समय के बाद भंडारण प्रभार की मद में 1%	1.70

(ii) मालवाही नौका संवाहित कार्गो के लिए किन्तु मालवाही नौका संवाहित कार्गो के लिए सम्मिश्र प्रभारों की गणना करने के लिए बार्जे अनलोडरों की लागत (रु.40करोड़) पर भी विचार करना होगा। यह गणना निम्नानुसार होगी :-

रु. करोड़ में

बार्जे-अनलोडरों की लागत	40.00
आरओसीई @16%	6.40
मरम्मत और अनुरक्षण @7% रु. 40 करोड़ का	2.80
बीमा रु. 40.00 करोड़ का 1%	0.40
मूल्य हास रु. 40 करोड़ का 10.34%	4.14
अन्य व्यय रु. 40 करोड़ का 5%	2.00
कुल	15.74
प्रहस्तित लौह अयस्क	7.20 (मिमीट)
दर प्रतिटन	21.86

		<p>प्रहस्तन के लिए 48%</p> <p>प्रहस्तन प्रभार (मालवाही नौका संवाहित)</p> <p>यथा मूल प्रस्ताव (रु. 161.39 + 21.42)</p> <p>भंडारण प्रभार (मालवाही नौका संवाहित)</p> <p>विविध प्रभार (मालवाही नौका संवाहित)</p>	<p>21.42</p> <p>182.81</p> <p>2.02</p> <p>2.02</p>
	<p>(ख) मालवाही नौकाओं द्वारा लाए गए कार्गो को ग्रहण करने के लिए कोई विशेष जेटी या बर्थ तय की गई है या नहीं, उसकी लम्बाई चौड़ाई आदि क्या है, कार्गो को मालवाही नौकाओं से भंडारण क्षेत्र तक पहुँचाने के लिए किसी प्रणाली की पूर्वकल्पना है क्या, मालवाही नौका से आने वाले कार्गो के लिए विशेष रूप से अन्य कोई परिसंपत्ति सुनिश्चित की गई है या नहीं, यह प्रस्ताव ऐसी कोई जानकारी नहीं देता । कृपया उपरोक्त सभी विवरण प्रस्तुत करें और इन मदों में से प्रत्येक के लिए पूंजी लागत अनुमानन भी इंगित करें और यह भी बताएं कि अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में ये कहां अवयव रूप में प्रतिबिम्बित है । कृपया मालवाही नौकाओं द्वारा देय प्रशुल्क की सूची भी दें ।</p>	<p>मालवाही नौकाओं द्वारा लाए गए कार्गो को ग्रहण करने के लिए एक अलग जैट्टी संकल्पित की गई है । इसकी लंबाई, चौड़ाई आदि विवरण निम्नानुसार है:-</p> <p>लम्बाई 300 मीटर</p> <p>चौड़ाई 20 मीटर</p> <p>बार्ज अनलोडर्स (अनुमानित लागत रु. 40 करोड़) मालवाही नौकाओं (बार्जों) से लौह अयस्क को उतारेंगे जो सामान्य परिवहन (कन्वेयर) प्रणाली के माध्यम से भंडारण क्षेत्र को पहुँचाया जाएगा ।</p>	
	<p>(ग) समझने में सुविधा के लिए प्रचालन की अनुक्रमणिका (फ्लो चार्ट) प्रस्तुत किया जाए ।</p>	<p>टर्मिनल पर लौह अयस्क का प्रहस्तन मोटे तौर पर निम्नानुसार होगा:-</p> <p>(i) रेल संवाहित कार्गो</p> <p>डब्ल्यूओबी टर्मिनल तक रेल बैगनों में लाया गया - टिपल्ड - संवाहकों द्वारा ले जाया गया - भंडारकर्ताओं ने भंडारण किया - पुनः उठाया गया - पोत लदान करने वालों तक पहुँचाया गया - पोतों पर लादा गया ।</p> <p>(ii) मालवाही नौका संवाहित कार्गो</p> <p>मालवाही नौका बर्थ पर मालवाही नौका को ग्रहण किया गया - गंद्री / ग्रेस्स द्वारा लौह अयस्क उतारा गया - हॉपर में डाला गया - भंडारकर्ता तक ले जाया गया - पोत लदानकर्ता तक ले जाया गया - पोत पर लादा गया ।</p>	
	<p>(घ) पत्तन यदि चाहे तो रेल / बार्ज आवागमन से सीधे-सीधे संबंधित पूंजी लागत को अलग-अलग करने पर विचार कर सकता है । समुचित आधार</p>	<p>हम सविनय निवेदन करते हैं कि (viii) (क) (i) और क(ii) पर यूनिट प्रहस्तन दरें उसी मॉडल पर परिगणित की गई है जिस मॉडल पर एनएमपीटी ने</p>	

	पर, साझा परिसंपत्तियों का आबंटन कर सकता है और दोनों सेवाओं के लिए, अलग-अलग राजस्व आवश्यकता का अनुमान लगा सकता है। यूनिट प्रहस्तन दर, रेल बार्जे द्वारा प्राप्त हो वाले अलग-अलग कार्गो के संदर्भ से निर्धारित की जा सकती है।	परिगणित की थी।
	(ड.) इष्टतम क्षमता के संदर्भ से रेल / बार्जे द्वारा ग्रहण किए जाने वाले कार्गो का भाग इंगित किया जाए।	कार्गो का भाग निम्नानुसार अनुमानित किया गया है: रेल से आने वाला कार्गो 5.2 से 6 एमएमटीपीए मालवाही नौका से आने वाला कार्गो 2 एएमटीपीए कुल योग - 7.2 से 8 एमएमटीपीए एमएमटीपीए = मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष।
(ix)	हालांकि पत्तन ने बर्थ किराए में तटीय पोत के लिए रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित किया है, किन्तु प्रस्तावित दरें परिगणित करते समय ऐसी रियायती दरें अनुमत करने पर उसके राजस्व प्रभाव पर विचार नहीं किया गया है। अतएव पत्तन, लौह अयस्क टर्मिनल पर प्रत्याशित विदेशी और तटीय कार्गो के अनुपात के आधार पर बर्थ किराये की परिगणना करने के लिए इस फैक्टर को गिन सकते हैं ताकि सुनिश्चित किया जा सके कि बीओटी प्रचालक द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर अनुमानित राजस्व अपेक्षा को अर्जित किया जा सकता है।	बर्थ किराया प्रभारों में तटीय पोतों के लिए संभावित रियायती प्रशुल्क के राजस्व प्रभाव को प्रतिबिम्बित नहीं किया गया है, क्योंकि यह टर्मिनल 100% लौह अयस्क निर्यातक सुविधा होगी। यदि किसी भी स्थिति में, तटीय कार्गो को प्रहस्तित करना पड़ा भी तब केवल रियायती प्रशुल्क ही लागू किया जाएगा। चूंकि हम किसी तटीय कार्गो की प्रत्याशा नहीं कर रहे हैं, इस पर विचार नहीं किया गया है।
(x)	(क) पत्तन ने चुने गए प्राचलक द्वारा 620 मीटर ब्रेक वाटर के निर्माण, अनुमानित लागत रु. 197.40 करोड़ और 230 मोल के निर्माण के लिए रु. 71.75 करोड़ के निवेश की परिकल्पना करते हैं। कृपया स्पष्ट करें कि क्या प्रस्तावित लौह अयस्क टर्मिनल अगले 30 वर्ष की अवधि में इस निवेश का एकमात्र लाभार्थी होगा।	हम इस बात की पुष्टि करते हैं कि डब्ल्यूओबी में प्रस्तावित लौह अयस्क टर्मिनल प्राचलक अगले 30 वर्ष की अवधि के लिए, ब्रेक वाटर और मोल में निवेश का एकमात्र लाभार्थी होगा।
	(ख) स्पष्ट करें कि क्या कानून प्राचलक को पत्तन देयताएँ वसूल करने की अनुमति देता है। यह भी स्पष्ट नहीं है कि क्या एमओपीटी के दरमान में प्रदत्त पत्तन देयताएँ प्राचलक द्वारा वसूल किए जाने के लिए प्रस्तावित पत्तन देयताओं के अलावा लौह अयस्क टर्मिनल में दस्तक देने वाले पोतों पर भी लागू होगी।	चूंकि प्राचलक ब्रेक वाटर, मोल इत्यादि में निवेश कर रहा है, पत्तन देयताएँ वसूल करने का उसे प्रत्येक अधिकार है। किन्तु, एमओपीटी के नेवीगेशन चैनल का अनुरक्षण, डब्ल्यू ओबी सुविधा के भीतर मूरिंग बेसिन का अनुरक्षण आदि संरक्षणात्मक कार्य एमओपीटी के कार्य क्षेत्र में ही रहेंगे। इसके अतिरिक्त, चूंकि प्रदत्त देयताएँ केवल डब्ल्यूओबी सुविधा के भीतर मूरिंग बेसिन का अनुरक्षण आदि संरक्षणात्मक कार्य एमओपीटी के कार्यक्षेत्र में ही रहेंगे। इसके अतिरिक्त, चूंकि प्रदत्त देयताएँ केवल डब्ल्यूओबी टर्मिनल के विशिष्ट संदर्भ में होंगी, अपक्रंट पत्तन देयताएँ जो अब प्राधिकरण द्वारा

		अधिसूचित की जाएंगी वे केवल नए डब्ल्यूओबी टर्मिनल पर लागू होंगी, और वे पत्तन देयताएँ जो एमओपीटी के सामान्य दरमान में पहले से प्रदत्त हैं वे पत्तन में वर्तमान सुविधाओं और भावी सुविधाओं पर भी, जो डब्ल्यूओबी टर्मिनल के अलावा एमओपीटी के पूर्व में आएंगी, लगाई जाती रहेंगी।
	(ग) यहाँ यह नोट किया जाए कि चेन्नै पत्तन न्यास ने, मेगा कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु अपने प्रस्ताव के संदर्भ में ब्रेक वाटर की प्रचालक द्वारा खर्च की जाने वाली निर्माण लागत पर बर्थ किराया गणना में विचार किया है।	हमारे द्वारा विचारित राय में, प्रस्तावित ब्रेक वाटर और मोल निश्चित रूप से बर्थ की लागत के भाग नहीं हैं। ब्रेकवाटर और मोल पर प्रतिलाभ पत्तन देयताओं के भाग माने जाएँ, नकि बर्थ किराया के प्रयोजन से माना जाए।
(xi)	<u>प्रस्तावित दरमान</u> (क) अनुसूची 2 - कार्गो प्रहस्तन प्रभार के अधीन प्रस्तावित नोट (ii) को, मालवाही नौका संवाहित कार्गो के लिए सम्मिश्र प्रशुल्क में सम्मिलित सेवाओं को समाहित करने के लिए व्यापक बनाया जाए।	सम्मिश्र प्रभार में मालवाही नौका संवाहित कार्गो के लिए सेवाओं के अन्तर्गत हम बार्जे जेट्टी / बार्जे में मालवाही नौका को ग्रहण करना, इसे खाली करना, उतारे गए लौह अयस्क का परिवहन, उसे भंडारित करना, उसे फिर से उठाना, शिप लदानकर्ता तक ले जाना और अन्त में पोत पर चढ़ाना समाहित करेंगे। हम यह रिकार्ड कराना चाहते हैं कि एमओपीटी की बर्थ सं. 9 (एमओएचपी) पर सम्मिश्र प्रशुल्क के लिए यह वर्तमान प्रारूप / पैटर्न है।
	(ख) मार्गदर्शियों में मापदंड 25 दिन की निःशुल्क अवधि के साथ 12 का टर्न ओवर फैक्टर प्रदान करते हैं। चूंकि पत्तन ने टर्न ओवर को 14 तक बढ़ाने का प्रस्ताव किया है, निःशुल्क अवधि की उपयुक्त रूप से घटाया जा सकता है ताकि प्रचालक भंडारण प्रभारों से निर्धारित राजस्व कमा सके।	25 दिन की निःशुल्क अवधि को मार्गदर्शियों के अनुसार अपनाया गया है किन्तु, चूंकि हम 14 से अधिक टर्न ओवर कमाने की अपेक्षा नहीं करते, निःशुल्क भंडारण अवधि को समानुपातिक रूप से घटाया जा सकता है। इस प्रकार हम 20 दिन की (25x12/14) निःशुल्क अवधि प्रस्तावित करते हैं। यह मुद्दा मेसर्स एस्सार शिपिंग ने भी, जिन्होंने निःशुल्क अवधि में कमी का सुझाव दिया है, उठाया है।
	(ग) अपफ्रंट प्रशुल्क गणना (पृष्ठ 17) भंडारण प्रभार में रु. 1.83 प्रति टन की अधिकतम सीमा दर्शाती है। दरमान में प्रस्तावित दर रु. 12 प्रति टन पहले स्लैब के लिए है और उसके बाद प्रत्येक अगले स्लैब के लिए इसको दो गुना कर दिया गया है। प्रस्तावित दर के समर्थन में कोई गणना पेश नहीं की गई है। क्षमता का भाग जिसमें निःशुल्क अवधि के आगे भंडारण अर्जित करने और वहाँ कार्गो के रूकने की संभावना है, यूनिट दर निर्धारित करते समय गिनती में नहीं लिया गया है। एमओपीटी भंडारण प्रभार की यूनिट दर की समीक्षा करे और उसे सुधारे।	भंडारण प्रभार में रु. 1.83 प्रति टन की अधिकतम सीमा मार्गदर्शियों के (कुल राजस्व आवश्यकता का एक%) अनुसार है। किन्तु, वास्तविक व्यवहार में यह बहुत कम और शिपर्स के लिए बिल्कुल भी कष्टदायक नहीं है। रु. 1.83 प्रति टन के नगण्य दंडात्मक भण्डारण दर के कारण शिपर्स, विशेषकर, निर्यातक व्यापारी पत्तन के भंडारण क्षेत्र का सट्टे के लिए उपयोग करेंगे। ऐसे उदाहरण हैं कि एमओपीटी के बर्थ नं. 9 (एमओएचपी) में लौह अयस्क निर्यातकों ने कार्गो को इकट्ठा करने के लिए 40 दिन से ज्यादा ले लिए। रु. 1.83 प्रति टन की दर का शिपर्स पर कोई नकारात्मक प्रभाव नहीं

		होगा। इसलिए, 20 दिन की निःशुल्क भंडारण अवधि के बाद, एक न्यायोचित दर के रूप में हमने पहले 5 दिन के लिए रु. 12/- प्रति टन की दर प्रस्तावित की है क्योंकि हमारी दृष्टि में, ज्यादा समय तक रुकने के लिए भंडारण प्रभार के रूप में सम्मिश्र प्रशुल्क का लगभग 6 से 8% प्रभारित किया जाना चाहिए। पहले 5 दिन के बाद यह दर दोगुनी कर दी जानी चाहिए और इसी प्रकार।
(घ) प्रचलित दर के संदर्भ में पूंजीगत लागत अनुमानों को अद्यतन करने की हमारी सलाह की नजर में, अपक्रंट प्रशुल्क में, अनुक्रमण 1 जनवरी 2010 के संदर्भ से होगा।		जैसाकि पूंजीगत लागत के अनुक्रमण के संबंध में पैरा (v) (पूंजी लागत वृद्धि) के प्रश्न (ड.) के उत्तर में निवेदन किया गया था, हम सीधे-सीधे अपक्रंट प्रशुल्क के अनुक्रमण का 100% लागू कर सकते हैं। विशिष्ट रूप से प्राधिकरण के मापदंडों / मार्गदर्शियों के अनुसार डब्ल्यूपीआई में वृद्धि 60% की दर से नहीं होनी चाहिए क्योंकि यह वृद्धि दर अपक्रंट प्रशुल्क अधिकतम सीमा अधिसूचित करने के बाद ही लागू की जा सकती है। अभी तो हम प्रशुल्क कैप तय कर रहे हैं और डब्ल्यूपीआई में 100% वृद्धि को लेखा में लिया जा सकता है। तदनुसार, जैसाकि ऊपर (ड.) में प्रस्तावित है, 108.56% की प्रतिशतता लागू करके विभिन्न अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित किए जा सकते हैं।

6.1. इस प्रकरण में 8 मार्च 2010 को मुर्गाव पत्तन न्यास परिसर में एक संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया था। एमओपीटी ने प्रस्ताव की प्रमुख बातों की व्याख्या करते हुए "पावर प्वाइंट" प्रस्तुति दी। संयुक्त सुनवाई में एमओपीटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों ने आवेदकों की छंटनी की और संभावित उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे।

6.2. संयुक्त सुनवाई की संभावनाओं में एमओपीटी को निम्नलिखित बिन्दुओं पर कार्रवाई करने की सलाह दी गई थी:-

- यार्ड क्षमता सुधारने की संभावनाओं का पता लगाने के बाद क्वे और यार्ड क्षमता की बेमेलता दूर करते हुए एक विस्तृत नोट।
- मेसर्स एमएसपीएल लिमिटेड को सलाह दी गई है कि वह विचाराधीन प्रस्ताव पर एमओपीटी को दो दिन के भीतर लिखित राय / टिप्पणी प्रस्तुत करे। एमओपीटी इस प्रकार की टिप्पणियाँ प्राप्त करने के बाद एक सप्ताह के भीतर उन्हें, अपनी टिप्पणियों के साथ प्राधिकरण को भेज दे।

6.3. जैसा संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, एमओपीटी ने दिनांक 28 मार्च 2010 के अपने पत्र के द्वारा अपनी प्रतिक्रिया पेश कर दी है जो संक्षिप्त रूप में निम्नानुसार है:-

- क्वे क्षमता और यार्ड क्षमता की गणना पर संयुक्त सुनवाई के दौरान विस्तार से चर्चा हुई थी। जैसाकि प्रस्ताव में कहा गया है और जैसा कि संयुक्त सुनवाई में जोर दिया गया, क्वे क्षमता और यार्ड

क्षमता की गणना सरकारी मार्गदर्शियों में निर्धारित मापदंडों के अनुसार की गई है। सरकारी मार्गदर्शियों को प्राधिकरण द्वारा विधिवत अधिसूचित किया गया है। अधिसूचना के अनुसार क्वे क्षमता और यार्ड क्षमताओं की गणना दो भिन्न परिमाणों पर की जाती है। क्वे क्षमता की गणना, अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए मापदंडों के अनुसार पोतों के प्रकार के भाग और शिप-डे आउट पुट पर की जाती है। इस प्रकार जहाँ कहीं कैप-साइज और पैनामैक्स साइज पोतों का अनुपात अधिक है, वहाँ इष्टतम क्वे क्षमता, यार्ड क्षमता के बावजूद, अधिक होगी क्योंकि समुद्री प्रचालन और क्षमता भूमि पर प्रचालनों के पूरी तरह स्वतंत्र है। इस प्रकार क्वे क्षमता, यार्ड क्षमता से स्वतंत्र है। हमारे प्रकरण में, चूंकि 80% पोत पैनामैक्स और उत्तर-पैनामैक्स (काम्सार मैक्स) होने की संभावना है, क्वे क्षमता ऊँची / अधिक रहने की संभावना है, जबकि यार्ड क्षमता उस मात्रा पर आधारित है जिसका प्रति वर्गमीटर में भंडारण किया जा सकता है, और सर्वाधिक महत्वपूर्ण रूप से एक वर्ष में भंडारण प्लॉट के टर्नओवर अनुपात पर।

- (ii) ये दोनों पोतों के प्रकार या बर्थ डे आउटपुट से बिल्कुल भी संबंधित करने योग्य नहीं हैं। किसी भी पत्तन में प्लॉट का टर्नओवर, उस पत्तन में उपलब्ध रिक्तीकारी सुविधाओं के साथ-साथ कार्गो को एकत्रित करने की शिपर्स की क्षमता पर निर्भर करता है। जैसाकि संयुक्त सुनवाई के दौरान स्पष्ट किया गया है, एमओपीटी को कार्गो भंडारण के लिए उपलब्ध वास्तविक क्षेत्र की बाध्यता है। इसके अलावा, अपर्याप्त / घटिया रेल संपर्क के कारण कार्गो के एकत्रीकरण में गंभीर बाध्यता है। इस समय, एमओपीटी को कभी-कभी तो प्रतिदिन केवल 2 ही रेलवे रैक्स (वैगन) मिलते हैं, अन्यथा किसी भी वर्ष में यह उपलब्धता औसतन 4 रैक्स प्रतिदिन रही है। पिछले दो वर्षों में, एमओपीटी को कभी-भी, 5-6 रैक्स प्रति दिन से ज्यादा नहीं मिले हैं। एक दिन में 6 रैक्स मिलना तो बहुत विरला हुआ है। चूंकि प्रस्तावित डब्ल्यूओबी, टर्मिनल व्यापक रूप से रेल रैकों द्वारा लौह अयस्क प्राप्त करने पर निर्भर है फिर भी, प्रतिदिन 7 से 8 रैक प्रति दिन से अधिक मिलने की कोई संभावना नहीं है। भविष्य में, लम्बी समयावधि के बाद सुधारे हुए रेल सम्पर्क के साथ जो स्वयं ही यार्ड-क्षमता को अधिकतम 60 से 70 लाख टन प्रति वर्ष पर सीमित कर देती है,
- (iii) यहाँ तक कि जिस क्षेत्र पर भंडारण - यार्ड / क्षेत्र के लिए विचार किया जा रहा है, वह भी वाटर फ्रंट के रिकलेमेशन के बाद ही उपलब्ध है। सीमित उपलब्ध क्षेत्र के भीतर ही, पत्तन को यार्ड क्षमता की गणना करनी है। जैसाकि प्रस्ताव में बताया गया है, पत्तन मार्गदर्शियों / मापदण्डों के अनुसार 12 के मुकाबले 14 के टर्न ओवर पर विचार करने के बाद ही 72 लाख मीटरिक टन प्रति वर्ष की यार्ड क्षमता ही प्राप्त कर पाया है। यदि 12 के प्रदत्त मापदण्ड पर सख्ती से अमल किया जाता है तो यार्ड क्षमता बहुत नीचे 61.7 लाख मीटरिक टन प्रति वर्ष, पर आ जाएगी। यदि पत्तन को यार्ड-क्षमता का क्वे क्षमता के साथ मिलान करना है तब पत्तन को भंडारण के लिए ही केवल लगभग 1,23,000 व.मी. क्षेत्र अवश्यमेव अर्जित करना होगा जो लगभग असंभव है। इसके अलावा पत्तन को इतना (12 मी.ट.) लौह अयस्क कार्गो तो प्राप्त करना ही चाहिए जो लगभग असंभव ही होने वाला है। जैसाकि संयुक्त सुनवाई में बताया गया था, भंडारण सहित प्रोजेक्ट के लिए उपलब्ध कुल क्षेत्रफल 1,40,000 वर्ग मीटर ही है जिसमें से ज्यादा से ज्यादा 70,000 व.मी. क्षेत्र ही भंडारण-यार्ड के लिए विनिर्दिष्ट किया जा सकता है और शेष को बर्थों के निर्माण, कन्वेयर गेलरीज, ट्रांसफर टावर्स, वैगन टिपलिंग स्टेशन मार्शलिंग यार्ड, रेलवे ट्रैक बिछाने (कम से कम 6 जोड़), भवन, सड़क, जल आपूर्ति और मल व्ययन / निकासी प्रणाली जैसी सुविधाओं के लिए विनिर्दिष्ट किया जा सकता है।
- (iv) उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए क्वे क्षमता और यार्ड क्षमता के बीच बेमेलता को दूर कर पाना इस प्रोजेक्ट में तो संभव नहीं नज़र आता है। एमओपीटी में बर्थ संख्या 7 के कोयला टर्मिनल प्रोजेक्ट में भी (जिसके लिए रियायत पर पहले ही हस्ताक्षर हो चुके हैं) प्राधिकरण ने 46.1 लाख मीटरिक टन प्रति वर्ष यार्ड-क्षमता पहले ही स्वीकार कर ली है और अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित किया है। जबकि

उस प्रकरण में कच्चे क्षमता 88 लाख मीटरिक टन प्रति वर्ष से अधिक थी। अपफ्रंट प्रशुल्क दोनों में से निम्नतर को अर्थात् 46.1 मात्र लाख मीटरिक टन प्रति वर्ष को लेने के बाद ही निर्धारित किया गया है। इसके आगे, इष्टतम यार्ड क्षमता के निर्धारित किया गया है। इसके आगे, इष्टतम यार्ड क्षमता के निर्धारण के लिए मापदंडों के अनुसार "क्षेत्र" का अर्थ है भंडारण यार्ड विकसित करने के लिए पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाया गया यार्ड का क्षेत्र, न कि प्रोजेक्ट के लिए उपलब्ध कुल क्षेत्र। इसलिए, यार्ड क्षमता निर्धारित करने के लिए विचार किया जाने वाला क्षेत्र / क्षेत्रफल केवल 70,000 वर्गमीटर ही है।

- (v) निष्कर्षतः यह उल्लेख किया जाता है कि अब तक सुविधाओं के असमन्वित विकास के कारण भारत में महापत्तनों पर पीपीपी प्रोजेक्टों में यार्ड क्षमता और कच्चे क्षमता के बीच अन्तर तो आने ही वाले हैं। कुछ प्रोजेक्टों में अन्तर, ईमानदारी से घोषित किए जा सकें, जैसे कि वर्तमान मामले में क्योंकि एक ओर हम सीडी से (-) 14.1 मीटर नीचे उपलब्ध ड्रम्पट के कारण पैनामैक्स और पोस्ट पैनामैक्स पोतों को ग्रहण कर पा रहे हैं, (वहीं दूसरी ओर) कार्गो के भंडारण के लिए भूमि की अत्यधिक कमी के कारण हम यार्ड क्षमता से मिलान नहीं कर पा रहे हैं।
- (vi) जैसाकि प्राधिकरण द्वारा देखा गया है, एमएसपीएल से अपेक्षा थी कि वह 8 मार्च 2010 को हुई संयुक्त सुनवाई से दो दिन के भीतर एमओपीटी के विचाराधीन प्रस्ताव पर अपनी लिखित प्रतिक्रिया भेजे। वास्तव में एमएसपीएल ने स्वयं अपनी प्रतिक्रिया भेजने का प्रस्ताव किया था। किन्तु हमें आज तक भी एमएसपीएल से कोई संवाद प्राप्त नहीं हुआ है और इसलिए प्राधिकरण एमएसपीएल से प्रतिक्रिया के अभाव में अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए हमारे प्रस्ताव पर कृपया प्रक्रिया आरंभ कर दे। लगता है एमएसपीएल की अपनी कोई प्रतिक्रिया भेजने में दिलचस्पी नहीं है। इसलिए प्राधिकरण एमएसपीएल के गैर जिम्मेदाराना रवैये के कारण हमारे प्रस्ताव को रोक कर न रखें।

7. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रिया, इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों के सारांश संबद्ध पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये ब्यौरे हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जायेंगे।

8. इस प्रकरण पर प्रक्रिया करने के दौरान संचयित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) मुर्गाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) का संदर्भित प्रस्ताव वर्तमान ब्रेक वाटर के पश्चिम (डब्ल्यू ओ बी) में, बनाओ, अपनाओ, प्रचलित करो और अन्तरित करों (सौंपों) आधार पर विकसित किए जाने वाली सुविधा पर लौह अयस्क के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए है। 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.2 के अनुसार अगले 5 वर्षों में एमओपीटी स्थित लौह अयस्क प्रहस्तन परियोजनाओं के लिए बोली प्रणाली द्वारा दी जाने वाली सभी परियोजनाओं (प्रोजेक्टों) पर अब प्रदान किए जाने वाले प्रशुल्क कैप्स लागू होंगे।

किन्तु, एमओपीटी ने कहा है कि वह एक और परियोजना विकसित करने की तैयारी में है जिसमें मालवाही नौकाओं द्वारा लाया गया लौह अयस्क फ्लोरिंग क्रेनों द्वारा मशीनों की मदद से प्रहस्तित किया जाएगा और मूरिंग डॉल्फिन्स पर गियर रहित / गियर युक्त पोतों पर लादा जाएगा। उसने आशंका व्यक्त की कि क्या अब प्रदान किए जाने वाले प्रशुल्क कैप्स भावी परियोजना पर भी लागू होंगे। जैसाकि अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.2 में प्रकाशित किया गया है प्रशुल्क कैप्स उसी पत्तन में बोली प्रणाली द्वारा प्रदत्त परवर्ती परियोजनाओं पर भी लागू किए जा सकते हैं बशर्ते कि वह परियोजना सदृश वस्तुओं के प्रहस्तन के लिए अथवा उसी प्रकार की सेवाएं देने के लिए हो। हमारे पास एमओपीटी द्वारा संदर्भित भावी परियोजना का

ब्यौरा नहीं है। मार्गदर्शियों द्वारा प्रशुल्क निर्धारण के लिए संकल्पित कार्यविधि स्पष्ट रूप से इशारा करती है कि यदि क्षमता, निवेश का अनुक्रम / की व्यवस्था, उत्पादकता परिमाणक और प्रहस्तन विधियाँ वही हैं केवल तभी वही प्रशुल्क भावी परियोजना पर लागू हो सकता है।

(ii) एमओपीटी का प्रस्ताव सामान्य रूप से, अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007- विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 के माध्यम से, अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के लिए जारी किए गए मार्गदर्शियों का अनुपालन करता है। मार्गदर्शियों से एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित विचलनों पर अन्य सब बातों के साथ परवर्ती पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

(iii) इष्टतम टर्मिनल क्षमता

(क) इष्टतम क्वे क्षमता

(i) एमओपीटी ने पैनामेक्स पोतों का भाग (80%) और हैंडी मैक्स पोतों का भाग (20%) विचार करके इष्टतम क्वे क्षमता परिगणित की है। इसने क्वे क्षमता परिगणन में कैप्साइज पोतों के भाग पर विचार नहीं किया है। आरम्भ में, एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव में कहा है कि प्रस्तावित टर्मिनल चैनल को प्रत्याशित रूप से गहरा करने के साथ अगले कुछ वर्षों में कैप्साइज पोतों को (भी) प्रहस्तित कर सकता है। तदनन्तर, एमओपीटी ने कहा है कि भविष्य में कैप्साइज पोतों का प्रहस्तन संभव न हो क्योंकि पत्तन के पास निकर्षण और चैनल को अधिक गहरा करने के लिए आवश्यक धन ही नहीं है। बोलीदाताओं में से एक मेसर्स एमएसपीएल ने संयुक्त सुनवाई की कार्यवाही के दौरान अनुरोध किया है कि कुल पोतों का कम से कम 10% कैप्साइज पोतों के रूप में विचार किया जाए। फिर भी, इस संबंध में एमओपीटी के निर्णय पर भरोसा किया गया है। किन्तु, यह भी साफ-साफ समझ लिया जाना चाहिए कि अब, तय किए जाने वाले प्रशुल्क कैप्स की समीक्षा की जाएगी और भविष्य में ड्राफ्ट में सुधार के कारण यदि कैप्साइज पोतों का प्रहस्तन किया जाता है तो उसमें समायोजन किया जाएगा।

(ii) पैनामेक्स और हैंडीमैक्स पोतों की हिस्सेदारी पर विचार करते हुए तथा, जैसाकि अप्रकट मार्गदर्शियों में दिया है, विभिन्न पोतों के शिप-डे आउटपुट के आधार पर इष्टतम क्वे क्षमता 125.2 लाख (12.52 मिलियन) टन परिगणित होती है।

(ख) इष्टतम यार्ड क्षमता

(i) इस प्रकरण में प्रमुख मुद्दा यार्ड क्षमता का निर्धारण है। प्रोजेक्ट के लिए कुल 1,40,000 वर्ग मीटर भूमि क्षेत्र के रिक्लेम किए जाने की संकल्पना है जिसमें से केवल 70,000 वर्ग मीटर ही कार्गो भंडारण हेतु उपयोग किए जाने के लिए प्रस्तावित है। इस तरह से चिह्नित कार्गो भंडारण क्षेत्र में भी उपकरणों-मशीनों की हलचल, यार्ड के भीतर पारगमन मार्ग इत्यादि के लिए स्थान छोड़ने के बाद, केवल 70% ही प्रभावी भंडारण के लिए उपयोग किया जा सकेगा। इसका अर्थ हुआ कि निजी प्रचालक को आर्बिट्रि किए जाने वाले कुल भूमि क्षेत्रफल का केवल 35% ही कार्गो भंडारण के लिए उपयोग किया जा सकेगा। पत्तन ने यार्ड क्षमता निर्धारित करने के लिए 12 के मानदण्डीय स्तर की तुलना में 15 का मानदण्डीय भंडारण अवयव अपनाया है और 14 के

प्लॉट टर्नओवर पर विचार किया है। 70% का स्केल-डाउन अवयव लागू करते हुए इष्टतम यार्ड क्षमता 72 लाख (7.2 मिलियन) टन परिगणित हुई है जो व्हे क्षमता की लगभग 57% है।

- (ii) जैसा कि इन आदेश के पूर्ववर्ती भाग में वर्णित तथ्यात्मक स्थिति से देखा जा सकता है, व्हे और यार्ड क्षमता के बीच व्यापक बेमेलता दूर करने हेतु आनुषंगिक परिमाणों की पुनर्परीक्षा करने के लिए एमओपीटी को प्रेरित करने हेतु इस प्राधिकरण द्वारा अनेक प्रयास किए गए। साध्यता रिपोर्ट जिसके आधार पर पत्तन ने अपना प्रस्ताव तैयार किया है, कार्गो भंडारण के लिए आबंटित किए जाने हेतु प्रस्तावित क्षेत्रफल का अनुमानन किसी विस्तृत गणना और ले-आउट ड्राइंग्स के आधार पर नहीं किया है बल्कि ज्यादातर अनुमान पर भरोसा किया है। यद्यपि हम आवश्यकता का ठीक-ठीक अनुमान लगाने में एमओपीटी के कन्सल्टेंट की तकनीकी क्षमता पर प्रश्न नहीं उठा रहे हैं, इस पहलू को यह दिखाने के लिए उजागर किया गया है कि यदि विभिन्न यूटीलिटी और फैसिलिटी का विकास किए जाने के लिए क्षेत्र-आवश्यकता की वास्तविक गणना द्वारा विस्तृत विश्लेषण किया गया होता तो कार्गो के भंडारण के लिए आबंटित क्षेत्रफल में परिवर्तन की गुंजाइश हो जाती। हमारी सलाह के बाद भी एमओपीटी इसी बात पर अडिग है कि अवस्थिति (भूमि) की भौतिक विशेषताओं पर लगाए गए दबावों के कारण यार्ड क्षेत्रफल में सुधार की कोई गुंजाइश नहीं होगी।

एमओपीटी द्वारा इस बारे में कोई योजना नहीं दी गई है। इसने जोर देकर यह कहा है कि योजकता मुद्दों और मिश्रित ग्राहकों के कारण टर्नओवर अनुपात को और अधिक नहीं सुधारा जा सकता।

(ग) इष्टतम टर्मिनल क्षमता

- (i) न्यूनतम उपकरण सहाय्य के साथ एक बर्थ के लिए, मार्गदर्शियों में संकल्पना के अनुसार व्हेसाइड क्षमता का निर्धारण किया गया है। 72 लाख टन की यार्ड क्षमता से मिलान करने हेतु इस प्राधिकरण के पास व्हे क्षमता घटाने और इसके परिणामस्वरूप पूंजी लागत घटाने की कोई गुंजाइश नहीं रह जाएगी।
- (ii) मार्गदर्शियों में प्रावधानों की दृष्टि से और यार्ड क्षमता में और अधिक सुधार न कर पाने में एमओपीटी के स्पष्ट आग्रह को देखते हुए यह प्राधिकरण टर्मिनल की इष्टतम क्षमता 72 लाख (7.2 मिलियन) टन मानने के लिए विवश है। यह इष्टतम व्हे और यार्ड क्षमता का निम्नतर मान है।
- (iii) एमओपीटी ने यह पाया है कि अब तक सुविधाओं के असमन्वित विकास के कारण पीपीपी प्रोजेक्टों में यार्ड और व्हे क्षमताओं के बीच अन्तर तो अवश्यमेव आएंगे। इस प्राधिकरण की चिंता की बात यह है कि ऐसी बेमेलता के कारण निरर्थक निवेश होता है और प्रशुल्क अधिक (ऊँचा) होता है। पूंजी लागत का मुख्य भाग सिविल लागत है और यह 1,40,000 वर्ग मीटर के विकास के लिए है। यदि बाद में कभी भंडारण यार्ड क्षेत्र या यार्ड क्षमता निर्धारित करने के लिए स्वीकार किया गया कोई अन्य परिमाण बदला जाता है तो इससे अभी आकलित टर्मिनल क्षमता में और निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क

में उल्लेखनीय वृद्धि हो जाएगी। इससे प्रचालक को बिन मांगा वित्तीय लाभ हो सकता है। यहाँ यह बताना उल्लेखनीय होगा, ऐसा लाभ, यदि प्रोद्भूत होता है, उसकी दक्षता का परिणाम नहीं होगा बल्कि वह योजना बनाने के चरण में अनुमानित परिमाणों के कारण हो सकता है। इस प्राधिकरण को केवल प्रशुल्क निर्धारित करने का आदेश है, और यह प्राधिकरण किसी विशेष प्रोजेक्ट के गुण-दोषों का विवेचन नहीं कर सकता। तथापि, वे क्षमता और यार्ड क्षमता के बीच व्यापक अंतर को देखते हुए यह प्राधिकरण सरकार में संबंधित अधिकारियों से जो प्रोजेक्ट को क्लीयरेंस (अनुमति) प्रदान करेंगे, अनुरोध करेंगे कि वे इस संबंध में क्षमता की बेमेलता के मुद्दे पर ध्यानपूर्वक विचार करें। एमओपीटी से अनुरोध है कि प्रोजेक्ट के लिए अनुमति मांगते समय, वह इस प्राधिकरण की आब्जरवेशन्स सरकार के ध्यान में लाए।

(vii) पूँजीगत लागत

(क) मेसर्स ईएसपीएल का यह विचार है कि प्रोजेक्ट से संबंधित समस्त पूँजी लागत का कम अनुमान लगाया गया है। मेसर्स ईएसपीएल ने एमओपीटी द्वारा मानी गई पूँजी लागत को पुनः मूल्यांकन करने और एक अधिक यथार्थपरक पूँजी लागत परिगणित करने का अनुरोध किया है। एमओपीटी ने कहा है कि उसने कन्सल्टेंट द्वारा प्रोजेक्ट रिपोर्ट में दिए गए पूँजी लागत अनुमानों पर भरोसा किया है। एमओपीटी ने आरम्भ में पुष्टि की है कि उपकरण, संयंत्र और मशीनरी आदि की लागत वर्तमान बाज़ार मूल्य पर है।

(ख) जब 2010 की प्रचलित बाजार दरों को प्रतिबिम्बित करने हेतु पूँजी लागत अनुमान अद्यतन करने को कहा गया तो पत्तन ने तय किए जाने वाले प्रशुल्क में 10% की वृद्धि करने का सुझाव दे डाला। इस प्राधिकरण को यह स्थिति बिल्कुल भी स्वीकार्य नहीं है। पत्तन को लागत अनुमान को अद्यतन करने के लिए परिश्रम करना चाहिए था क्योंकि एक स्थान पर पत्तन ने स्वयं कहा है कि पूँजी लागत पर मुद्रा स्फीति अनुक्रमणन (इन्डैक्शेशन) लागू करना उचित नहीं होगा। यह ध्यान देने योग्य है कि पत्तन न्यास द्वारा प्रदत्त अनुमानों को किसी भी बजटरी कोटेशन का समर्थन नहीं है बल्कि पत्तन ने अपने कन्सल्टेंटों द्वारा दिए गए अनुमानों पर भरोसा किया है। किसी भी स्थिति में पत्तन ने यह पुष्टि की है कि इसके कन्सल्टेंटों द्वारा अनुमान तैयार करते समय आवश्यक आकस्मिकता प्रावधान किए गए हैं। यह प्राधिकरण, पत्तन द्वारा इसके प्रस्ताव में आरम्भ में प्रस्तुत किए गए पूँजी अनुमानों पर भरोसा करता है। पत्तन यदि आरएफपी चरण से पहले अपने पूँजी अनुमानों की समीक्षा कर सकता है तो संशोधित पूँजी लागत के आधार पर, वह अभी निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क की समीक्षा की मांग कर सकता है।

(ग) लौह अयस्क प्रहस्तन गतिविधि

(i) सिविल निर्माण लागत:

अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी मोटे तौर पर लौह अयस्क टर्मिनल के लिए शामिल सिविल कार्य दर्शाते हैं और पत्तन से अपेक्षा करते हैं कि वह सिविल लागत का अनुमान लगाए। सिविल कार्यों के अन्तर्गत सम्मिलित मर्द सामान्यतया मार्गदर्शियों में अनुबंधित वस्तुओं की मानदंडीय सूची के अनुरूप नहीं होती हैं। पूछे जाने पर एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि मर्दों (वस्तुओं) को पूँजी लागत अनुमानों में विभिन्न शीर्षकों के अन्तर्गत सम्मिलित किया गया है। जैसाकि एमओपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया है, सिविल निर्माण की लागतें गोवा

और अन्य स्थानों में इसी प्रकार की निर्माण योजनाओं से तैयार की गई है। मार्गदर्शी अनुबंध करते हैं कि सिविल लागत वहीं होगी जो संबंधित पत्तन न्यास द्वारा अनुमानित होगी। इस विश्लेषण में एमओपीटी द्वारा अनुमानित सिविल लागत के अनुमानों पर विचार किया गया है। इस विश्लेषण में रु. 100.90 करोड़ की सिविल लागत पर, जो एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई है, विचार किया गया है।

(ii) उपकरण लागत:

पत्तन द्वारा अनुमानित उपकरण लागत में, मार्गदर्शियों में प्रदत्त उपकरण, जैसे, क्रेन, पे-लोडर्स आदि शामिल नहीं हैं। पत्तन ने यह स्पष्ट किया है कि न तो क्रेन और न ही पे-लोडर्स की, न तो रेलवे वेगनों से भंडारण क्षेत्रों का टिपल्ड लौह अयस्क ले जाने के लिए और न ही मालवाही नौकाओं को खाली करने और अयस्क को भंडारण क्षेत्रों की ओर ले जाने के लिए आवश्यकता है। लौह अयस्क को भंडारकों / रिव्लेमरों द्वारा रिव्लेम किया जाना है और शिप-लोडरों द्वारा शिप (पोत) पर लादा जाने है, फिर भी एमओपीटी ने उपकरण लागत में 2 बार्ज (मालवाही नौका) अनलोडरों की लागत पर विचार किया है जो मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानकों के अनुरूप नहीं है। तथापि यह तथ्य स्वीकार करते हुए कि इस प्रकार का मालवाही प्रचालन एमओपीटी में पहले से चलन में है, 2 बार्ज अन्टोडरों की लागत रु. 40 करोड़, जैसाकि उपकरण लागत अनुमानों में सम्मिलित की गई है। रु. 242 करोड़ की उपकरण लागत, जैसे कि एमओपीटी द्वारा दी गई है, विश्लेषण में सम्मिलित की गई है।

(iii) विविध लागत:

मार्गदर्शियों में, सिविल और उपकरण लागत के 5% के मानक, विविध पूंजी लागत के रूप में, प्रदान करता है। सिविल और उपकरण लागत के कम से कम 30% पर विविध लागत पर विचार करने हेतु मेसर्स ईएसपीएल द्वारा दिया गया सुझाव मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानकों के अनुरूप नहीं है। सिविल और उपकरण लागत के 5% पर परिगणित रु. 17.15 करोड़ पर विविध पूंजीलागत के रूप में विचार किया गया है।

(iv) लौह अयस्क प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत अनुमान रु. 360.05 करोड़ परिगणित होता है।

(v) मेसर्स ईएसपीएल ने मुद्रास्फीति और मूल्य वृद्धि की मद में कम से कम 25% वृद्धि को हिसाब में लेने का सुझाव दिया है क्योंकि प्रोजेक्ट 2-3 वर्षों की अवधि में क्रियान्वित होगा। अपफ्रंट मार्गदर्शियों के अनुसार आधार (मूल) अपफ्रंट प्रशुल्क कैप का वार्षिक अनुक्रमणन डब्ल्यू पी आई के 60% की दर से अनुमत किया जाएगा।

(घ) बर्थिंग गतिविधि :

बर्थिंग गतिविधि में बर्थ के निर्माण की लागत और बर्थ के साथ-साथ निकर्षण की लागत पर विचार किया जाता है जो रु. 108.95 करोड़ अनुमानित किया गया है।

मार्गदर्शियों में पत्तन न्यास द्वारा अनुमानित लागत पर विचार करने की अपेक्षा की गई है। इस विश्लेषण में पत्तन द्वारा प्रस्तुत अनुमानों पर विचार किया गया है।

(ड.) पत्तन देयताएँ:

अपफ्रंट पत्तन देयताओं का निर्धारण मार्गदर्शियों में समाहित नहीं है क्योंकि निजी प्रचालक द्वारा ब्रेक वाटर के निर्माण की संभावना पर शायद सोचा ही नहीं गया हो। इससे पहले, सीएचपीटी-मेगा कन्टेनर टर्मिनल प्रोजेक्ट के मामले में, यह मुद्दा उठा था और ब्रेक वाटर निर्माण की पूंजी और प्रचालन लागत को बर्त किराए प्रभार निर्धारित करने के लिए विधिवत घटक बनाए गए थे। तात्कालिक मामले में, निजी प्रचालक द्वारा निर्माण किए जाने वाले ब्रेक वाटर की लागत की वसूली हेतु पत्तन देयताओं की एक अलग प्रशुल्क मद के निर्धारण के लिए पत्तन ने आग्रह किया है और उसने इस बात की पुष्टि की है कि वह प्रस्तावित टर्मिनल में दस्तक देने वाले पोतों पर कोई अलग पत्तन देयता नहीं लगाएगा। पत्तन द्वारा दिए गए आश्वासन की दृष्टि से यह प्राधिकरण, बर्थिंग गतिविधि के अन्तर्गत संबंधित लागत को मान्य करने के बजाय पत्तन देयता की अलग प्रशुल्क मद को अनुमोदित करने का इच्छुक है।

पत्तन ने पुष्टि की है कि प्रस्तावित टर्मिनल, सृजित की जाने वाली ब्रेक वाटर सुविधा का एकमात्र लाभार्थी होगा। यह भी मान्य किया जाना है कि यदि किसी निजी प्रचालक या पत्तन न्यास द्वारा ब्रेक वाटर के भीतर किसी सुविधा का निर्माण किया जाता है तो यह भविष्य में उभरने वाली ऐसी नई सुविधा पर लागत का प्रभाजन करते हुए इस समय निर्धारित पत्तन देयताओं की समीक्षा की मांग करेंगी। किन्तु पत्तन देयताओं का ऐसा संशोधन अभी निर्धारित वार्षिक राजस्व आवश्यकता को बदलने की बजाए, एमओपीटी को भी ब्रेक वाटर निर्माण करने वाले निवेशक को भविष्य में उभरने वाली नई सुविधा के उपयोगकर्ताओं / लाभार्थियों से संशोधित दरों पर पत्तन देयताएँ वसूलने हेतु अनुज्ञा प्रदान करने के लिए व्यापक आधार पर यूनिट दर बदलते हुए किया जायेगा। एमओपीटी को भी ब्रेक वाटर का निर्माण करने वाले निवेशक को भविष्य में उभरने वाली नई सुविधा के लाभार्थियों / उपयोगकर्ताओं से संशोधित दरों पर पत्तन देयताएँ वसूलने हेतु अनुज्ञा प्रदान करने के लिए रियायती करार में इस बारे में प्रावधान करना चाहिए। उपर्युक्त के अधीन, ब्रेक वाटर और मोल के निर्माण की लागत पर, जो एमओपीटी द्वारा रु. 269.15 करोड़ अनुमानित की गई है, इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(व) नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ:

नियोजित पूंजी पर प्रति लाभ अलग-अलग गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत के 16% की दर से परिगणित किया गया है। लौह अयस्क प्रहरस्तन गतिविधि के लिए यह रु. 57.61 करोड़, बर्थिंग गतिविधि के लिए रु. 17.43 करोड़ और पत्तन देयता गतिविधि के लिए यह रु. 43.06 करोड़ परिगणित होती है।

मेसर्स ईएसपीएल ने, प्रोजेक्ट को अधिक आकर्षक और व्यावहारिक बनाने के लिए प्रतिलाभ को 20% तक बढ़ाने का अनुरोध किया है। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि आरओसीई की दर की इस प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर समीक्षा की जाती है और 16% का आरओसीई इस समय भी लागू है।

(ब) प्रचालन लागत(क) लौह अयस्क प्रहस्तन गतिविधि

- (i) पत्तन ने विद्युत लागत रु . 4.50 प्रति यूनिट की दर से लगायी है। यद्यपि, पत्तन इस समय एक निजी प्रचालक से ऊंची / उच्चतर दर पर बिजली खरीद रहा है, यह पक्का है कि राज्य विद्युत मंडल से बिजली इस प्रोजेक्ट को भी प्राप्त होगी और तदनुसार, उस पर अनुमान में विचार किया जाएगा।
- (ii) मरम्मत और अनुरक्षण लागत, जैसाकि मार्गदर्शियों में अनुबंधित है, सिविल लागत पर 1% और उपकरण लागत पर 7% विचार की गई है जो क्रमशः रु . 1.01 करोड़ और रु . 16.94 करोड़ परिगणित होती है।
- (iii) अपफ्रंट मार्गदर्शी, प्रचालन लागत का अनुमान लगाते समय बीमा के लिए सकल अचल परिसंपत्ति के 1% का और अन्य खर्चों के लिए सकल अचल परिसंपत्ति के 5% का मानक प्रदान करता है। ऐसा लगता है कि बीमा लागत और अन्य व्यय परिगणित करते समय एमओपीटी पूंजी अनुमानों के विविध लागत अवयव को भूल गया लगता है। सकल अचल परिसंपत्ति के 1% पर बीमा लागत, राशि रु . 3.60 करोड़ और सकल अचल परिसंपत्ति के 5% अन्य व्यय, राशि रु . 18 करोड़ पर विचार करने के लिए एमओपीटी के अनुमान संशोधित किए जाते हैं।
- (iv) कंपनी अधिनियम, 1956 में प्रदत्त सरल रेखा विधि (स्ट्रेटलाइन मैथड-एसएलएम) के लिए मूल्य ग्राहकों का अनुसरण करते हुए, मार्गदर्शियों के अनुसार मूल्य ग्राहकों की गणना की गई है। परिसंपत्ति के आनुबंभिक समूह के लिए सिविल लागत पर 3.34% और उपकरण लागत पर 10.34% मूल्य ग्राहकों परिगणित किया गया है। ऐसा लगता है एमओपीटी ने मूल्यों के प्रयोजन से विविध परिसंपत्तियों पर विचार नहीं किया है। चूंकि विविध परिसंपत्तियाँ सिविल और उपकरण लागत का परिणाम हैं, इन परिसंपत्तियों पर मूल्यों भी अलग-अलग दरों पर लिए गए हैं। संशोधित मूल्यों पर रु . 29.81 करोड़ परिगणित होता है।
- (v) एमओपीटी के प्रचलित दरमान के अनुसार पट्टेदारी किराया 1,40,000 वर्ग मीटर के कुल क्षेत्रफल पर अनुमानित किया गया है। यह रु . 5.31 करोड़ परिगणित होता है।
- (vi) लौह अयस्क प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल प्रचालन लागत रु . 79.21 करोड़ परिगणित होता है।

(ख) बर्थिंग गतिविधि

यद्यपि मार्गदर्शी बर्थिंग सेवाओं के लिए प्रचालन लागत को बर्थ लागत के 1% तक सीमित रखते हैं, परिसंपत्ति को पर्याप्त सीमा-सुरक्षा की आवश्यकता होती है और यह तथ्य, कि टूट-फूट के कारण परिसंपत्ति का मूल्य घट जाएगा, भी झुठलाया नहीं जा सकता। अन्य महापत्तन न्यासों पर अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित करते समय, इस

स्थिति को मान्य किया गया था और बीमा की लागत तथा मूल्यांश पर, बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व आवश्यकता के आंकलन के लिए, विचार किया गया था।

इस स्थिति को देखते हुए बर्थ की पूंजी लागत पर 3.34% की दर पर मूल्यांश और 1% मरम्मत और अनुरक्षण लागत के साथ-साथ बर्थ की पूंजी लागत पर 1% की दर से बीमा पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है। तथापि, एमओपीटी ने, बर्थिंग गतिविधि के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाते समय बीमा लागत पर विचार नहीं किया है। एमओपीटी द्वारा बर्थिंग गतिविधि के लिए प्रस्तुत प्रचालन लागत को सुधार कर रु. 5.82 करोड़ किया गया है।

(ग) पत्तन देयता गतिविधि:

मार्गदर्शी पत्तन देयता गतिविधि के लिए प्रचालन लागत की गणना के लिए कोई मानक / मानदंड प्रदान नहीं करते। किन्तु, बर्थिंग गतिविधि के लिए अपनाए गए सिद्धांत के अनुरूप, मरम्मत और अनुरक्षण मूल्यांश और बीमा लागत के रूप में, ब्रेक वाटर और मोल की पूंजी लागत के क्रमशः 1%, 3.34% और 1% पर विचार किया गया है। एमओपीटी ने वही नजरिया अपनाया है, इसको छोड़कर कि उसने कथित गतिविधि के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाते हुए बीमा लागत पर विचार नहीं किया है। पत्तन देयता गतिविधि के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रचालन लागत संशोधित कर रु. 14.37 करोड़ किया गया है।

(vii) लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क कैप निर्धारित करने के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरणी उपरोक्त विश्लेषण के अनुरूप सुधार दी गई है। विवरणी की एक प्रति संलग्न -I के रूप में संलग्न है।

(viii) (क) विवरणी के अनुसार लौह अयस्क प्रहस्तन सेवा से कुल राजस्व आवश्यकता रु. 136.82 करोड़ अनुमानित की गई है जो प्रचालन लागत रु. 79.21 करोड़ और प्रतिलाभ रु. 57.61 करोड़ का कुल जोड़ है।

(ख) मार्गदर्शियों के अनुसार, निर्धारित प्रशुल्क की गणना करने के लिए कुल राजस्व आवश्यकता का 98% प्रहस्तन प्रभारों को और 1-1% भंडारण प्रभार और विविध प्रभार में प्रभाजित किया गया है। तदनुसार, रु. 134.08 करोड़ लौह अयस्क प्रहस्तन प्रभार और रु. 1.37 करोड़, भंडारण प्रभार और विविध प्रभार में से प्रत्येक से उगाहा जाना है ताकि रु. 136.35 करोड़ की कुल राजस्व आवश्यकता पूरी की जा सके।

(ग) चूंकि एमओपीटी का मालवाही नौकाओं और रेल वैगनों से लौह अयस्क उतारने और उसे प्रहस्तित करने का प्रस्ताव है, एमओपीटी ने रेल वैगनों से आने वाले और मालवाही नौकाओं से आने वाले लौह अयस्क कार्गो के लिए अलग-अलग प्रहस्तन प्रभार प्रस्तावित किए हैं। रेल और मालवाही नौका प्रचालन के लिए आनुषंगिक लागत मदों का पृथक्करण एमओपीटी द्वारा ठीक-ठीक नहीं किया गया है। इसके अलावा, एमओपीटी द्वारा इस प्रकार अलग की गई लागत को, विशिष्ट प्रचालन की मात्र प्रभाजित क्षमता पर विचार करने की बजाय प्रत्येक परिदृश्य की संपूर्ण क्षमता पर फैलाया गया था। उपलब्ध सूचना के आधार पर, रेल और मालवाही नौका के लिए हमारे द्वारा विभेदीय (डिफरेंशियल) दरों की गणना की गई है और संलग्न -II के रूप में जोड़ी गई है।

- (ix) (क) मार्गदर्शियों के अनुसार, 25 दिन की निःशुल्क अवधि प्रदान करने के बाद भंडारण प्रभार से 1% राजस्व आवश्यकता पूरी की जाती है। इष्टतम यार्ड क्षमता निर्धारित करने के लिए एमओपीटी द्वारा 12 के मानक की तुलना में लिए गए 14 के उच्चतर टर्न ओवर अनुपात की दृष्टि से पत्तन ने निःशुल्क दिनों की संख्या घटाकर 20 कर दी है। 14 का टर्न ओवर अनुपात अर्जित करने के लिए निःशुल्क दिनों को घटाकर 10 करने के बारे में मेसर्स ईएसपीएल ने सुझाव दिया है। निःशुल्क दिनों और टर्न ओवर अनुपात का आपस में सीधा संबंध है और, इसलिए 14 का टर्न ओवर अनुपात अर्जित करने के लिए निःशुल्क दिनों की संख्या, जैसा कि एमओपीटी ने प्रस्ताव किया है, 20 के आसपास ही होनी चाहिए।
- (ख) 20 दिन की निःशुल्क अवधि अनुमत करने के बाद उपलब्ध राजस्व अर्जन दिवसों पर विचार करते हुए, यदि पत्तन के प्रस्तावनुसार रु. 12/- प्रति टन प्रति दिन की दर पर विचार करते हुए भंडारण आय की गणना की जाती है तो प्रस्तावित प्रशुल्क मद से उत्पन्न आय भंडारण प्रभारों से मानदंडीय राजस्व आवश्यकता की तुलना में लगभग 81% अधिक है। इस प्रकार, रु. 12/- प्रति टन प्रति दिन की प्रस्तावित भंडारण लेवी 81% तक घटा दी जाए जिससे पहले पायदान के लिए उपलब्ध करवाये जाने के लिए रु. 2.28 प्रति टन प्रति दिन की दर परिगणित की जा सके। परवर्ती पायदानों (स्लेबों) के लिए दरें तदनुसार पुनः निर्धारित की गई हैं।
- (x) मार्गदर्शियों के अनुसार, राजस्व आवश्यकता का 1% विभिन्न प्रभारों से पूरा किया जाना है। तदनुसार, यह दर रु. 1.90 प्रति टन परिगणित होती है।
- (xi) सामान्यतया, विदेशगामी पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभारों की प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश के अधिसूचना के समय प्रचलित विनिमय दर लगाकर रुपयों को डालर में बदल कर लिखा जाता है। इस प्राधिकरण ने अन्य महापत्तन न्यासों में अप्रकट बर्थ किरायों को अन्तिम रूप देते समय अप्रकट बर्थ किराया प्रभारों को पहले से बताए गए कारणों से रुपयों में अनुमोदित करने का निर्णय पहले ही ले लिया है।
- बर्थिंग सेवाओं से राजस्व आवश्यकता रु. 23.25 करोड़ परिगणित होती है। बर्थ किराया परिगणित करने के लिए एमओपीटी द्वारा अनुसरित कार्यविधि सामान्य रूप से, अन्य अप्रकट प्रशुल्क मामलों में अपनाई गए दृष्टिकोण के अनुरूप पाई गई है। बर्थ किराया प्रभार, जैसा एमओपीटी द्वारा गणना की गई है, पिछले पैराग्राफों में वर्णित कारणों से, राजस्व आवश्यकता में किए गए परिवर्तन की मात्रा तक परिवर्तित माना जाता है। बर्थ किराया रु. 1.54 प्रति जीआरटी प्रति घंटा परिगणित किया जाता है।
- (xii) पत्तन देयताओं की लेवी पोतों की कुल जीआरटी पर आधारित हैं। पत्तन देयताओं से राजस्व आवश्यकता रु. 57.44 करोड़ परिगणित की गई है। पत्तन देयताओं को, जैसा एमओपीटी द्वारा परिगणित किया गया है, पिछले पैराग्राफों में वर्णित कारणों के लिए, राजस्व आवश्यकता में परिवर्तन की मात्रा तक संशोधित किया जाता है। पत्तन देयता रु. 108.53 प्रति जीआरटी परिगणित की गई है।
- पत्तन देयता और बर्थ किराए के बारे में गणना संलग्नक-III के रूप में संलग्न है।
- (xiii) यद्यपि, एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची तटीय पोतों के लिए लागू किए जाने वाले रियायती बर्थ किराए विनिर्दिष्ट करती हैं, पत्तन ने ऐसी रियायत अनुमत करने के प्रभार पर

विचार नहीं किया है। इस संबंध में पूछे गए एक प्रश्न के उत्तर में एमओपीटी ने कहा है कि, जैसाकि प्रस्तावित टर्मिनल 100 % लौह अयस्क निर्यात सुविधा होगा, वहां पर किसी तटीय कार्गो की अपेक्षा / प्रत्याशा नहीं है।

यद्यपि प्रस्तावित टर्मिनल पर तटीय पोत से लौह अयस्क के उतारे जाने की कोई प्रत्याशा नहीं है, ऐसी किसी संभावना को ध्यान में रखकर, सरकारी मार्गदर्शियों की अनुपालना में तटीय श्रेणी के लिए रियायती दर प्रदान की जाती है। तदनुसार, तटीय पोतों के लिए रियायती बर्थ किराए और पत्तन देयताएँ विदेशगामी पोतों के लिए प्रदत्त दर के 60% पर प्रदान किए जाते हैं। तटीय हलचल के लिए सम्मिश्र प्रहरस्तन दर में रियायत सामान्य लौह अयस्क कार्गो के लिए प्रदत्त दर के 60% पर प्रदान की जाती है।

- (xiv) विदेशगामी पोत, तटीय पोतों जैसे कुछ आम / सामान्य शब्दों की परिभाषा को अन्य महापत्तनों / निजी टर्मिनलों के दरमान में प्रदत्त परिभाषाओं के अनुरूप अप्रकट अनुसूची में शामिल किया गया है।
- (xv) अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची में अन्य महापत्तनों और निजी टर्मिनलों में प्रदत्त और, जैसीकि 2005 के मार्गदर्शियों में अनुबंधित कुछ सामान्य निबंधन और शर्तें जैसे पोत का दर्जा, तटीय और विदेशी के रूप से पोतों का वर्गीकरण, तटीय रियायती शर्तें, पोत द्वारा यात्रा पर निकलने की तैयारी का संकेत दिए जाने के बाद 4 घंटे रोकने / 4 घंटे रुकने से बचाने के लिए बर्थ किराया, झूठा सिग्नल देने पर दण्डस्वरूप बर्थ किराया, जिन कारणों के लिए प्रचालक जिम्मेदार है उन कारणों से, उपयोगकर्ता द्वारा मांग किए जाने पर जब प्रचालक कार्गो को उठाने / सुपुर्द करने / पोत लदान करने की स्थिति में न हो तो उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार न जोड़ना, निःशुल्क दिवस शामिल किए गए हैं।
- (xvi) विलंबित भुगतानों / धन वापसियों पर ब्याज के संबंध में पत्तन द्वारा प्रस्तावित सशर्तताएँ, बिल के कुल योग को पूर्ण रूप पर्याप्त में लिखना, दरमान में प्रदत्त दरें उच्चतम स्तर पर हैं और छूट निम्नतम स्तर पर ताकि उपयोगकर्ताओं को राहत देने के लिए पत्तन दरमान को न्याय संगत स्तर से अधिक विलम्ब होने पर उपयोगकर्ता से विलम्ब के लिए प्रभार का भुगतान न करवाना, यदि पोत यंत्रों में तकनीकी खराबी के कारण या तट-आधारित सुविधाएँ न मिल पाने के कारण बेकार खड़ा रहता है तो बर्थ किराए में छूट देना, आदि अन्य अप्रकट मामलों में अनुमोदित किया गया है और इसलिए इस मामले में भी अनुमोदित है।
- (xvii) मालवाही नौका संवाहित कार्गो के लिए सम्मिश्र प्रशुल्क में, सम्मिलित सेवाओं को सूचीबद्ध करने हेतु, जैसाकि एमओपीटी द्वारा सूचीबद्ध किया गया है, नोट 2(ii) को परिष्कृत किया गया है।

9.1 मार्गदर्शियों की धारा 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क कैप्स को मुद्रा स्फीति के अनुसार समायोजित किया जाएगा, वह भी 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक में उतार-चढ़ाव के 60% की सीमा तक ही। प्रशुल्क कैप्स का ऐसा स्वयं चालित समायोजन प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से उसके अगले वर्ष के 31 मार्च तक लागू हो जाएगा वर्तमान मामले में, चूंकि पूंजी लागत और अप्रकट प्रशुल्क गणना में विचार की गई प्रचालन लागत की यूनिट दर का अनुमानन 1 जनवरी 2010 के अनुसार है, जैसाकि एमओपीटी द्वारा सूचित किया गया है, यह उचित और आनुषंगिक होगा कि प्रत्येक वर्ष अपने आप समायोजन के लिए विचार किए जाने के लिए 1 जनवरी 2010 को आधार (मूल) थोक मूल्य सूचकांक प्रदान किया जाए।

9.2 जैसाकि मार्गदर्शियों की धारा 2.9.1 और 2.9.2 में विनिर्दिष्ट है, वाणिज्यिक प्रचालन आरम्भ करने से पहले निजी प्रचालक, जैसाकि महा पत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 48 के अन्तर्गत अपेक्षित है,

अनुमोदित उच्चतम दरों और शर्तों की विवरणी युक्त दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क करेगा।

9.3 मार्गदर्शियों की धारा 3.8.5 के अनुसार, दरमान और शर्तों की विवरणी के विषय में किसी प्रकार के स्पष्टीकरण या व्याख्या को लेकर यदि कोई प्रश्न उठता है तो मामला इस प्राधिकरण के पास भेजा जाएगा और इसका निर्णय इस बारे में प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।

9.4 प्रोजेक्टों के लिए निष्पादन मानक बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से प्रकाशित किए जाने चाहिए। निजी प्रचालक से अपेक्षा की जाती है कि वह बोली दस्तावेजों / रियायत करार में प्रकाशित निष्पादन मानकों के अनुरूप निष्पादन करेगा।

9.5 निजी प्रचालकों की वास्तविक निष्पादनता का इस प्राधिकरण द्वारा प्रबोधन किया जाएगा। सेवा की गुणवत्ता के बारे में यदि कोई शिकायत प्राप्त होती है, यह प्राधिकरण ऐसे आरोप (शिकायत) की जाँच पड़ताल करेगा और अपने जाँच-परिणाम मुर्गाव पत्तन न्यास को भेज देगा। निजी प्रचालक के विरुद्ध यदि कोई कार्रवाई की जानी होगी तो मुर्गाव पत्तन न्यास आनुषंगिक रियायती करार के प्रावधानों के अनुसार समुचित कार्रवाई आरम्भ करेगा।

9.6 टर्मिनल में वाणिज्यिक प्रचालनों के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के 15 दिन के भीतर निजी प्रचालक मुर्गाव पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें पिछले तीन महीनों में टर्मिनल के भौतिक एवं वित्तीय निष्पादनता का विवरण / ब्यौरा होगा।

10. परिणामस्वरूप और, ऊपर दिए गए कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण मुर्गाव पत्तन न्यास में लौह अयस्क प्रहस्तेन के लिए प्रशुल्क कैप्स को संलग्नक IV पर संलग्न के अनुसार अनुमोदन प्रदान करता है।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन/III/4/143/10-असा.]

संलग्नक -I

मुर्गाव पत्तन न्यास में लौह अयस्क टर्मिनल के लिए अप्रुंक्ट प्रशुल्क का निर्माण

क्रम सं.	ब्यौरा	एमओपीटी द्वारा प्रदत्त अनुमान	प्राधिकरण द्वारा परिवर्तित अनुमान
I	इष्टतम क्षमता		
(I)	इष्टतम क्षेत्र क्षमता		
(क)	प्रहस्तेन किए जाने वाले पोत आकार का अनुपात	पोतों का %	पोतों का %
	पैनामेक्स पोतों की संख्या (एस2)	80%	80%
	हैंडीसाइज / मैक्स पोतों की संख्या (एस3)	20%	20%
(ख)	शिप-डे आउटपुट (टन प्रतिदिन में)		
	पैनामेक्स पोत (पी 2)	55000	55000
	हैंडीसाइज / मैक्स पोत (पी 3)	25000	25000
(ग)	क्षेत्र क्षमता = $0.7 \times (\text{एस1} \times \text{पी1}) + (\text{एस2} \times \text{पी2}) + (\text{एस3} \times \text{पी3}) \times 365$	12519500	12519500
	क्षेत्र क्षमता दस लाख टनों में	12.52	12.52
(II)	इष्टतम यार्ड क्षमता		
	भंडारण यार्ड विकास के लिए पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाया गया यार्ड का क्षेत्रफल(ए)	70,000	70,000
	भंडारण के लिए उपलब्ध क्षेत्रफल (%) (यू)	70%	70%
	भंडारण मात्रा प्रति वर्ग मीटर (टन में) (क्यू)	15	15
	भूखंड का वार्षिक टन ओवर अनुपात (टी)	14	14
	यार्ड क्षमता (टनों में) = $0.7 \times \text{ए} \times \text{यू} \times \text{क्यू} \times \text{टी}$	7203000	7203000
	यार्ड क्षमता (दस लाख टनों में)	7.20	7.20

(iii)	टर्मिनल की इष्टतम क्षमता - इष्टतम क्षमता का निम्नतर मान और इष्टतम भंडारण यार्ड क्षमता (दस लाख टन में)	7.20	7.20
II	पूँजी लागत		
(i)	लौह अयस्क प्रहस्तन गतिविधि	करोड़ रु. में	करोड़ रु. में
	(क) सिविल लागत		
	- इन्फिल	37.00	37.00
	- रेलवे साइडिंग्स	19.50	19.50
	- रिटैरिंग स्ट्रक्चर (प्रतिधारक संरचना)	4.93	4.93
	- सड़क मार्ग	22.50	22.50
	- जल-आपूर्ति आवश्यकताएं	0.50	0.50
	- विद्युत, पर्यावरण और सुरक्षा आवश्यकताएं	11.00	11.00
	- विविध लागत	5.47	5.47
	उपजोड़ (क)	100.90	100.90
	(ख) उपकरण लागत		
	- बाज अन्लोडर्स (दो)	40.00	40.00
	- स्टोर्स (दो)	35.00	35.00
	- रिक्लेमर्स (दो)	35.00	35.00
	- वेगन टिप्लर (दो)	20.00	20.00
	- शिप लोडर्स (2)	70.00	70.00
	- कन्वेयर प्रणाली	40.00	40.00
	- अतिरिक्त पुर्जे	2.00	2.00
	उपजोड़ (ख)	242.00	242.00
	(ग) विविध (सिविल एवं उपकरण लागत का 5 %)	17.15	17.15
	प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूँजी लागत (क+ख+ग)	360.05	360.05
(ii)	बर्थिंग सेवाओं के लिए		
	(क) बर्थ के निर्माण की लागत	91.64	91.64
	(ख) बर्थ के साथ-साथ निकषण की लागत	17.31	17.31
	बर्थिंग सेवाओं के लिए कुल पूँजी लागत	108.95	108.95
(iii)	पत्तन देयताओं के लिए		
	(क) ब्रेक वाटर - 620 मीटर	197.40	197.40
	(ख) मोल - 230 मीटर	71.75	71.75
	पत्तन देयताओं के लिए कुल पूँजी लागत	269.15	269.15
(iv)	प्रोजेक्ट की कुल पूँजी लागत (i+ii+iii)	738.15	738.15
III	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए प्रचालन लागत		
(i)	लौह अयस्क प्रहस्तन गतिविधि	रु. करोड़ में	रु. करोड़ में
	(क) विद्युत लागत (1.4 यूनिट्स प्रति टन @ रु. 4.04 प्रति यूनिट)	4.54	4.54
	(ख) मरम्मत और अगुरुक्षण		
	- सिविल परिसरभूमितियां (सिविल लागत पर 1%)	1.01	1.01
	- मैकेनिकल और इलेक्ट्रिकल उपकरण, पुर्जे सहित (मैकेनिकल और इलेक्ट्रिकल परिसरभूमितियां लागत पर 7%)	16.94	16.94
	(ग) बीमा (सकल अचल परिसरभूमिति मूल्य पर 1%)	3.43	3.60
	(घ) मूल्य ह्रास (कंपनी अधिनियम के अनुसार)	28.39	29.81
	(ङ) पट्टेदारी किराया	5.31	5.31
	(च) अन्य व्यय (सकल अचल परिसरभूमिति का 5 %)	17.15	18.00
	कुल प्रचालन लागत	76.75	79.21
IV	राजस्व आवश्यकता		
(i)	सम्बन्धित कार्गो प्रहस्तन प्रभार		
	राजस्व आवश्यकता		
	(क) कुल प्रचालन लागत	76.75	79.21
	(ख) नियोजित पूँजी पर 16% की दर से प्रतिलाभ	54.86	57.61
	(ग) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व आवश्यकता	131.62	136.82
	राजस्व आवश्यकता का प्रभाजन		
	(क) लौह अयस्क प्रहस्तन प्रभार (राजस्व आवश्यकता का 98%)	128.98	134.08
	(ख) भंडारण प्रभार (राजस्व आवश्यकता का 1%)	1.32	1.37

	(ग) विविध प्रभार (राजस्व आवश्यकता का 1%)	1.32	1.37
	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व आवश्यकता	131.62	136.82
V	प्रस्तावित अपक्रुट प्रशुल्क		
	(I)सम्मिश्र प्रहस्तन प्रभार (रु. प्रतिटन) (संलग्नक-II)		
	(क)रेल संवाहित कार्गो के लिए	179.07	171.17
	(ख)मालवाही नौका संवाहित कार्गो के लिए	161.38	224.66
	(II)मंडारण प्रभार (निःशुल्क अवधि से आगे)	रु. प्रतिटन प्रतिदिन	रु. प्रतिटन प्रतिदिन या उसका अंश
	पहले 5 दिन	12.00	2.28
	छठे दिन से 10 वें दिन तक	24.00	4.56
	11 वां दिन और इससे आगे	48.00	9.12
	(III)विविध प्रभार		
	-राजस्व आवश्यकता (करोड़ रु. में)	1.32	1.37
	- क्षमता (दस लाख टन प्रतिवर्ष)	7.20	7.20
	- विविध प्रभार प्रतिटन	1.83	1.90
	(IV)बर्च किराया प्रभार (रु. प्रति जीआरटी प्रतिघंटा) (संलग्नक-III)	1.47	1.54
	(V)पत्तन देयतार (रु. प्रति जीआरटी) (संलग्नक-III)	103.45	108.53

संलग्नक -II

मुर्गाव पत्तन न्यास स्थित प्रस्तावित टर्मिनल पर रेल और मालवाही नौका संवाहित लौह अयस्क कार्गो के विभेदीय प्रहस्तन दर की गणना

1	कुल इष्टतम टर्मिनल क्षमता, दस लाख टन में	7.20	
	(i) रेल संवाहित क्षमता (72%)	5.2	
	(ii) मालवाही नौका क्षमता (28%)	2.0	
2.	कुल पूंजी लागत में सम्मिलित पूंजीगत परिसंपत्तियों की लागत जो मालवाही नौका संवाहित कार्गो से संबंधित हो	मालवाही नौका संवाहित करोड़ रु. में	रेल संवाहित करोड़ रु. में
	(क) सिविल लागत		
	रेलवे साइडिंग	0.0	19.5
	(ख) उपकरण लागत		
	वैगन टिप्लर	0.00	20.00
	बार्ज अन्लोडर्स	40.00	0.00
	(ग) विविध (सिविल और उपकरण लागत का 5%)	2.00	1.98
	कुल पूंजी लागत (क+ख+ग)	42.00	41.48
3	पूंजीगत परिसंपत्तियां से जुड़ी प्रचालन लागत		
	(क) मरम्मत और अनुरक्षण		
	-सिविल परिसंपत्तियां (सिविल लागत पर 1%)	0.00	0.20
	- मैकेनिकल और इलेक्ट्रिकल उपकरण, पुर्जों समेत (मैकेनिकल और इलेक्ट्रिकल परिसंपत्ति लागत का 7%)	2.80	1.40
	(ख) बीमा (सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य पर 1%)	0.42	0.41
	(ग) मूल्य हास (कंपनी अधिनियम के अनुसार)	4.34	2.86
	(घ) पट्टा किराया (6500 व.मी. के रेलवे साइडिंग से संबंधित)	0.00	0.25
	(ङ) अन्य व्यय (सकल अचल परिसंपत्ति का 5%)	2.10	2.07
	कुल प्रचालन लागत	9.65	7.19
4.	विभेदीय राजस्व आवश्यकता		
	कुल प्रचालन लागत	9.65	7.19
	नियोजित पूंजी पर 16% की दर से प्रतिलाभ	6.72	6.64
	कुल	16.38	13.82
5.	रेल और मालवाही नौका संवाहित कार्गो के बीच प्रतिटन विभेदीय प्रहस्तन दर		
	प्रहस्तन प्रभार से राजस्व आवश्यकता (98%) (करोड़ रु. में)	16.06	13.55
	प्रतिटन विभेदीय प्रहस्तन दर (रु. में)	79.61	26.12

1. कुल प्रहस्तन राजस्व आवश्यकता	134.08
2. घटाएं : मालवाही नौका संवाहित कार्गो राजस्व आवश्यकता	16.06
3. घटाएं : रेल संवाहित कार्गो राजस्व आवश्यकता	13.55
4. रेल और बाजें के अलावा से राजस्व आवश्यकता	104.48
5. कुल टन प्रभार (दस लाख टनों में)	7.20
6. आधार दर प्रतिटन - रु. में	145.05
7. इस प्रकार, -मालवाही नौका संवाहित दर -रेल संवाहित दर	224.66 171.17

संलग्नक -III

वर्धित गतिविधि से राजस्व आवश्यकता पर विचार करते हुए

वर्ध किराया प्रभारों की गणना

राजस्व आवश्यकता

(रु. करोड़ों में)

व्योरा	एमओपीटी द्वारा प्रदत्त अनुमान	प्राधिकरण द्वारा परिष्कृत अनुमान
(क) वर्धित गतिविधि के लिए प्रचालन लागत		
मरम्मत और अनुरक्षण प्रभार (वर्ध के लिए पूंजी लागत पर 1%)	1.09	1.09
मूल्य हास (वर्ध के लिए पूंजी लागत पर 3.34%)	3.64	3.64
बीमा (वर्ध के लिए पूंजी लागत पर 1 %)	0.00	1.09
उप-जोड़ (क)	4.73	5.82
(ख) नियोजित पूंजी पर 16% की दर से प्रतिलाभ	17.43	17.43
वर्धित सेवाओं से कुल राजस्व आवश्यकता (क + ख)	22.16	23.25

क्र. सं.	व्योरा	यूनिट	एमओपीटी द्वारा प्रदत्त			प्राधिकरण द्वारा परिष्कृत		
			पैनामैक्स	हैंडीमैक्स	कुल	पैनामैक्स	हैंडीमैक्स	कुल
क	अनुपात	%	80%	20%	100%	80%	20%	100%
ख	प्रहस्तन किया जाने वाला टन भार	टन	5762400	1440600	7203000	5762400	1440600	7203000
ग	शिप डे आउट-पुट	टन/दिन	55000	25000		55000	25000	
घ	वर्ध दिवसों की संख्या (ख/ग)	वर्ध दिन	105	58		105	58	
ङ	वर्ध घंटों की संख्या (घ 24 घंटे)	घंटे	2515	1383		2515	1383	
च	औसत पार्सल आकार	टन	60000	40000		60000	40000	
छ	पोतों की संख्या (ख/घ)	सं.	96	36		96	36	
ज	औसत जीआरटी घंटे	टन	45000	27000		45000	27000	
झ	औसत जीआरटी घंटे (ङ ज)	टन / घंटे	113152582	37340352	150492933.8	113152582	37340352	150492934
ट	राजस्व आवश्यकता	रु पर्य			221615000			232499300
ठ	वर्ध किराया प्रति जीआरटी प्रति घंटा (ज/झ)				1.47			1.54

पत्तन देयताओं की गणना

(रु. करोड़ में)

क्र. सं.	व्योरे	एमओपीटी द्वारा प्रदत्त अनुमान	प्राधिकरण द्वारा परिष्कृत अनुमान
1	राजस्व आवश्यकता		
	(क) पत्तन देयताओं के लिए प्रचालन लागत		
	मरम्मत और अनुरक्षण प्रभार पत्तन देयताओं के लिए पूंजी लागत पर 1%	2.69	2.69
	मूल्य हास (पत्तन देयताओं के लिए पूंजी लागत पर 3.34%)	8.99	8.99
	बीमा पत्तन देयताओं के लिए पूंजी लागत पर 1%	0.00	2.69
	उप-जोड़ (क)	11.68	14.37
	(ख) नियोजित पूंजी पर 16% की दर से प्रतिलाभ	43.06	43.06
	वर्धित सेवाओं से कुल राजस्व आवश्यकता (क+ख)	54.75	57.44
2	पोतों का कुल जीआरटी (जैसा वर्ध किराया गणना से लिया गया)		
	पोतों का जीआरटी औसत	पैनामैक्स के लिए 45000 टन और हैंडी मैक्स के लिए 27000 टन	पैनामैक्स के लिए 45000 टन और हैंडी मैक्स के लिए 27000 टन
	पोतों की संख्या	पैनामैक्स पोत : 96 हैंडीमैक्स : 36	पैनामैक्स पोत : 96 हैंडीमैक्स : 36
	पोतों का कुल जीआरटी	(45000*96+27000*36)	(45000*96+27000*36)

		5292000	5292000
3	पत्तन देयताएं प्रति जीआरटी (1/2) (रु. प्रति जीआरटी)	103.45	108.53

संलग्नक -IV

मुर्गाव पत्तन न्यास

लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची

1.1 परिभाषाएं :

इस दरमान में जब तक कि संदर्भ की अन्यथा मांग न हो निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :-

- (i) "तटीय पोत" से अभिप्राय है कोई भी पोत जो अनन्य रूप से भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच, जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किया गया वैध तटीय लाइसेंस हो, व्यापार में लगा हो।
- (ii) "विदेशी पोत" से अभिप्राय तटीय पोत से इतर कोई पोत है।
- (iii) "प्रतिदिन" से अभिप्राय जब तक कि अन्यथा कहा न गया हो कलेंडर दिन है।

1.2 सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i) पोत का दर्जा, जैसा कि सीमा शुल्क या नौवहन महानिदेशालय द्वारा इसके प्रमाणन द्वारा पुष्ट किया गया हो पोत संबंधी प्रभार लगाने के प्रयोजन से कोई पोत तटीय है या विदेशगामी यह निर्धारित करने वाला प्रासंगिक अवयव होगा और इस प्रयोजन के लिए कार्गो की प्रकृति या इसके मूल स्थान कोई अर्थ नहीं होगा।
- (ii) (क) सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनु रूप प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख) तापीय कोयले से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो संबंधी प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ग) कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, पोत-तट अन्तरण और ब्वे से / को भंडारण यार्ड को / से अंतरण के लिए पोतघाट प्रभारों समेत सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर रियायती दरें लगायी जानी चाहिए।
- (घ) विदेशी पत्तन से कार्गो पर, जो भारतीय पत्तन 'ख' पर परवर्ती पोतान्तरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुँचेगा, इसकी तटीय यात्रा के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार लगाए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा करने के लिए अनुमत पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से / को ले जाया गया कार्गो रियायत का पात्र होगा।
- (iii) विलंबित भुगतानों / धनवापसियों पर ब्याज
 - (क) इस दरमान के अन्तर्गत विलम्बित भुगतान पर उपयोगकर्ता द्वारा दंड ब्याज का भुगतान करना होगा। इसी प्रकार, विलम्बित धनवापसियों पर टर्मिनल प्रचालक को दंड-ब्याज का भुगतान करना होगा।
 - (ख) दण्ड ब्याज की दर, भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लेंडिंग रेट से 2% अधिक होगी।
 - (ग) धन वापसी में विलम्ब सेवाओं की पूर्णता की तिथि से अथवा उपयोगकर्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने से इनमें से जो भी पहले हो, केवल 20 दिन से गिना जायेगा।

- (घ) उपयोगकर्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब दर्जित प्रचालक द्वारा बिल प्रस्तुत किए जाने की तिथि से केवल 10 दिन के बाद गिना जायेगा। किन्तु, यह प्रावधान वहाँ लागू नहीं होगा, जहाँ भुगतान सेवाएँ प्राप्त करने से पहले किया जाना हो, जहाँ प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में एक शर्त के रूप में प्रदत्त हो।
- (iv) परिगणित सभी प्रभार कुल योग पर अगले उच्चतर रूप पर पूर्ण रूपों में लिखे जाएंगे।
- (v) (क) दरमान में प्रदत्त दरें उच्चतम दरें हैं और इसी प्रकार छूट और रियायतों की दरें निम्नतम दरें हैं। प्रचालक यदि चाहें तो निम्नतर दरों पर प्रभार लगा सकते हैं और / या उच्चतर दरों पर रियायत या छूट दे सकते हैं।
- (ख) यदि प्रचालक चाहे तो वह दरमान में प्रदत्त दरों के लागू करने को शासित करने वाली शर्तों को तर्क संगत बना सकता है, यदि ऐसा तर्क संगत बनाये जाने से उपयोगकर्ता को प्रति यूनिट में कुछ राहत मिलती है और दरमान में प्रदत्त दरें उच्चतम दरों से अधिक न हों।
- (ग) प्रचालक सार्वजनिक रूप से ऐसी निम्नतर दरें और / या ऐसी दरों को शासित करने वाली सशर्ताओं को न्याय संगत बनाये जाने को अधिसूचित करेगा और ऐसी निम्नतर दरों में और ऐसी दरों को लागू करने को शासित करने वाली सशर्ताओं में यदि कोई और परिवर्तन होता है बशर्ते कि तय की गई नई दरें प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हों, तो वह ऐसे परिवर्तनों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करवाता रहेगा।
- (vi) उपयोगकर्ता से, यथोचित स्तर से आए विलम्ब के लिए जिसके लिए प्रचालक जिम्मेदार हो, विलम्ब प्रभार का भुगतान करने की अपेक्षा नहीं की जाएगी।

2.1 बर्थ किराया

पोतों के मास्टरों / स्वामियों / एजेंटों द्वारा देय बर्थ किराया प्रभार नीचे दी गई दरों के अनुसार होंगे:-

क्रम सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका अंश (रु.)	
		विदेश गामी पोत	तटीय पोत
1	सभी पोत	1.54	0.92

- (i) बर्थ किराए की अवधि उस समय से आरंभ होगी जिस समय पोत बर्थ पर कब्जा कर लेता है (बर्थ पर आ खड़ा होता है)
- (ii) बर्थ किराए में, बर्थ घेर लेना, कचरा हटाना, बर्थों की सफाई, फायर-वाच आदि बर्थ पर प्रदत्त सेवाओं के प्रभार शामिल है।
- (iii) यदि पोत, तकनीकी खराबी के कारण अथवा प्रचालक की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा किसी अन्य कारण से जिसके लिए प्रचालक को जिम्मेदार ठहराया जा सके बेकार खड़ा रहता है तो जितनी देर पोत बेकार खड़ा रहेगा, उतनी देर के लिए प्रोद्भूत, मुर्गाव पत्तन न्यास को देय बर्थ किराया प्रभार के बराबर छूट प्रचालक द्वारा (उपयोगकर्ता को) अनुमत की जाएगी।
- (iv) (क) जिस समय पोत यात्रा पर निकलने की तैयारी का सिग्नल देगा उसके चार घंटे बाद बर्थ किराया की गणना रुक जाएगी।

(ख) बर्थ किराया की गणना रोकने के लिए प्रदत्त 4 घंटे की समय-सीमा में अनुकूल ज्वार-भाटा के इंतजार में पोत का प्रतीक्षा-काल, तूफानी मौसम का काल और नाइट नेवीगेशन के अभाव में प्रतीक्षा समय सम्मिलित नहीं है।

(ग) पोत का मास्टर / एजेंट ही, केवल अनुकूल ज्वार-भाटा तरंग और अनुकूल मौसम देखकर ही पोत की तैयारी का सिग्नल देगा।

(व) झूठे सिग्नल के लिए दण्डात्मक बर्थ किराया एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराए के बराबर होगा।

"झूठा सिग्नल तब माना जाएगा जब पोत अपनी तैयारी का सिग्नल दे देता है और प्रत्याशा में मायलट की मांग करता है किन्तु वह स्वयं इंजन के तैयार न होने अथवा कार्गो प्रचालन अभी जारी रहने अथवा किसी ऐसे कारण से जिसके लिए स्वयं पोत ही जिम्मेदार है, अनुबर्धित के लिए तैयार नहीं है। इसमें तैयारी का वह सिग्नल शामिल नहीं है, जिसके बाद पोत प्रतिकूल समुद्र, नाइट नेवीगेशन के अभाव अथवा प्रतिकूल मौसम परिस्थितियों के कारण यात्रा पर नहीं निकल पाता।"

2.2 पत्तन देयताएं:

पत्तन में दस्तक देने वाले पोतों के लिए पत्तन देयता नीचे दी दरों के अनुसार होंगी :-

क्रम सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी (रु.)	
		विदेश गामी पोत	तटीय पोत
1.	सभी पोत	108.53	65.12

3. कार्गो प्रहरस्तन प्रभार

क्रम सं.	बीरा	दर रुपये प्रति मीट्रिक टन	
		विदेशी	तटीय
(i)	लौह अयस्क प्रहरस्तन प्रभार		
(क)	रेल संवाहित कार्गो के लिए	171.17	102.70
(ख)	मालवाही नौका संवाहित कार्गो के लिए	224.66	134.80

नोट:-

(i) रेल संवाहित कार्गो के लिए ऊपर (i) (क) पर प्रदत्त प्रहरस्तन प्रभार मार्शलिंग यार्ड में अन्लोडिंग सुविधाओं के जरिए वेगन से कार्गो उतारने उस कार्गो को भंडारण स्थल तक पहुंचाने, भंडारण-यार्ड में 20 दिन की निःशुल्क अवधि तक भंडारण करने, उस कार्गो को भंडारण-यार्ड से उठाने और पोत पर लादने, पोत घाट सेवा और उन सभी विविध सेवाओं के लिए सम्मिश्र प्रभार है जो वस्तुस्थिति के अनुसार निम्नलिखित रूप से प्रदत्त नहीं है।

MULTIPOINT

(ii) मालवाही नौका संवाहित कार्गो के लिए ऊपर (i) (ख) पर प्रदत्त प्रहरस्तन प्रभार मालवाही नौका जेट्टी / मालवाही नौका पर कार्गो ग्रहण करने, इसको उतारने, उतारे गए लौह अयस्क को पहुंचाने, उसका भंडारण करने, उसको शिप-लोडर तक पहुंचाने और शिप पर लादने के लिए सम्मिश्र प्रभार है।

4. भंडारण प्रभार

20 दिनों की निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण-यार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नानुसार होंगे।

(दर रु. में प्रतिटन प्रतिदिन का उसका अंश)

	वस्तु / जिनस	निःशुल्क अवधि के बाद शेष बचे कार्गो के लिए पहले 5 दिन की दर	शेष बचे कार्गो के लिए छूटे दिन से 10 वें दिन तक की दर	शेष बचे कार्गो के लिए 11 वें दिन और उसके बाद के लिए दर
1.	लोह अवस्क (सभी प्रकार)	2.28	4.56	9.12

नोट-

- (i) निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन से सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश और टर्मिनल के अ-कार्यदिवस शामिल नहीं किए जाएंगे।
- (ii) आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पोत से उत्तराई अंतिम रूप से पूरी होने के दिन के अगले दिन से गिनी जाएगी।
- (iii) उक्त अवधि के लिए कार्गो पर भंडारण प्रभार नहीं जुड़ेंगे जिस अवधि में उपयोगकर्ता द्वारा मांग / अनुरोध किए जाने पर टर्मिनल प्रचालक उन कारणों से जिनके लिए टर्मिनल प्रचालक जिम्मेदार है, कार्गो सुपुर्द करने / पोतलदान करने में असमर्थ हो।

निम्नलिखित

प्रारिक्त लोह अवस्क पर निम्नलिखित विविध प्रभार लागू होते हैं :-

क्रम सं.	बीरे	दर रु. में प्रतिटन का उसका अंश
(i)	झाड़ लगाने, यार्ड वाहनों गलियारों से छिटके सामान को इकट्ठा करने, कार्गो पर पानी का छिड़काव करने, धूल अलग करने संबंधी सेवाएं और पर्यावरण इत्यादि जैसी विविध सेवाओं के लिए प्रभार	1.90

अनुसूची (2) से (5) के लिए सामान्य नोट :

प्रशुल्क कैप्स को 1 जनवरी 2010 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच मुद्रास्फीति के अनुसार थोकमूल्य सूचकांक (इन्ड्यूषीआई) में उतार-चढ़ाव की 60% सीमा तक सूचीबद्ध किया जाएगा। प्रशुल्क कैप्स ऐसा स्वचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क कैप्स प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से उसके अगले वर्ष की 31 मार्च तक लागू रहेंगे।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 7th June, 2010

No. TAMP/50/2009-MOPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Mormugao Port Trust for setting upfront tariff for handling Iron Ore in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at Major Ports which was notified vide this Authority's Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated 26th February, 2008 as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/50/2009-MOPT

Mormugao Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 4th day of May, 2010)

This case relates to a proposal dated 7 December, 2009 filed by the Mormugao Port Trust (MOPT) for fixation of the upfront tariff for handling iron ore by developing a berth at West of existing Breakwater (WOB) on Build, Own, Operate and Transfer (BOOT) basis.

2.1. The Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) announced the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at Major Ports vide its communication No.PR-14019/25/2007-PG dated 12 February 2008. In compliance with the directions from the MSRTH under Section 111 of the Major Port Trusts Act 1963, this Authority notified the guidelines for upfront tariff setting vide Notification No.TAMP/52/2007-Misc. in the Gazette of India on 26 February 2008.

2.2. In pursuance of the said guidelines, the MOPT has filed the subject proposal.

3. The highlights of the proposal are as follows:

(i). The port envisages the operator to handle iron ore received through railway wagons and barges from the proposed berth. The physical features are:

- The terminal is proposed to be built entirely on the reclaimed land. Out of the total reclaimed land of 140000 sq. mtrs., 70000 sq. mtrs. is stipulated as stacking area.
- Construction of breakwater of length of 820 meters and a mole of 230 meters.
- The proposed berth will be 300 meters in length, 21 meters in width and with a channel depth of 14.10 meters.

(ii). **Optimal Terminal Capacity:**

(a). **Optimal Quay Capacity**

- Based on inquiry with the trade and considering the current composition of the vessels calling at the port, the MOPT has concluded that the proposed terminal would get 80% panamax vessel (70000 DWT) and 20% handymax vessel (45000 DWT).
- The ship-day output norm has been considered as per the norms prescribed in the guidelines.
- Accordingly, the optimal quay capacity is assessed at 12.52 Million Tonnes Per Annum (MTPA) as per the calculation below:

Sl. No.	Type of vessel	Percentage share of capacity of each type of vessel	Ship-day output considered as per the norms prescribed
(i).	Panamax	80%	55,000 tons/day
(ii).	Handymax	20%	25,000 tons/day
Optimal quay capacity		$0.7 * \{(80\% * 55000 + 20\% * 25000)\} * 365 = 12519500$ i.e. 12.52 MTPA	

(b). **Optimal yard Capacity**

- 70,000 sq. meters of land is earmarked for development of stackyard.

- Stacking factor is considered at 15 tons per sq. meter as per the norms prescribed in the guidelines.
- The plot turnover ratio of 14 is taken into account based on the turnover achieved by the Mechanical Ore Handling Plant at the port as against the turnover norm of 12 prescribed in the guidelines.

- Accordingly, the optimal yard capacity is assessed at 7.20 MTPA as per the calculation below:

Parameter	Norm	Considered by the port
Stacking area	As provided by the port	70000 sq. meters
Percentage of stacking area that could be used	70%	70%
Quantity that could be stacked per sq. meter	15 tons per sq. meter	15 tons per sq. meter
Turnover of the plot in a year	12	14
Optimal yard capacity	$0.7 \times 70000 \times 70/100 \times 15 \times 14 = 7263000$ i.e. 7.26 MTPA	

- (c). The optimal capacity of the terminal is assessed at 7.20 MTPA being the lower value of the optimal quay capacity and optimal stack yard capacity.

(iii). **Capital Cost:**

The civil cost estimates are as per the Techno Feasibility Report. The cost of equipment, plant and machinery is estimated at the current market prices. The miscellaneous cost is estimated at 5% of the civil and equipment cost. Thus the capital cost as estimated by port is as follows:

(Rs. in crores)		
Sl. No.	Particulars	Estimated Capital Cost
(i).	Civil Construction Cost	100.90
(ii).	Equipment Cost	242.00
(iii).	Miscellaneous Cost	17.15
	Total Capital Cost	360.05

- (iv). The Return on Capital Employed (ROCE) is computed at 16% on the estimated capital cost.
- (v). The annual operating cost for cargo handling activity is estimated at Rs.76.76 crores as per the norms prescribed.
- (vi). The estimated Annual Revenue Requirement for handling Iron Ore is as follows:

Sl. No.	Particulars	Amount (Rs. in crores)
(i).	Annual operating cost	76.76
(ii).	Return on capital employed	54.87 *
	Annual Revenue Requirement	131.63

* The MORT does not appear to have considered the Miscellaneous Capital Cost, while calculating Return on Capital Employed.

- (vii). Considering the optimal capacity of the terminal of 7.20 MTPA and the annual revenue requirement of Rs.131.63 crores from the cargo handling activity, the per ton rate arrived by the port is at Rs.182.74 per ton. The MORT has apportioned this rate to various tariff groups as per the guidelines as below:

Sl. No.	Particulars	Rate per ton
(i).	Cargo handling charges (Rs.131.64 crores x 98%)	Rs. 179.08
(ii).	Storage charges (Rs.131.64 crores x 1%)	Rs. 1.83
(iii).	Miscellaneous charges (Rs.131.64 crores x 1%)	Rs. 1.83

- (viii). (a). The port envisages handling of the iron ore by wagons as well as by barges. In order to propose separate charges for handling barge borne and rail borne iron ore, the port has submitted that it has followed the principles laid down by the Authority in the Order No. TAMP/22/2008-NMPT dated 30 September 2008 setting upfront tariff cap for rail and road borne cargo separately for iron ore terminal at the New Mangalore Port Trust.

- (b). From the total capital cost estimation, the port has segregated the capital cost for rail tracks and tippler at Rs.39.50 crores and estimated operating cost thereon as per the norms prescribed at Rs.6.88 crores.
- (c). Considering the optimal capacity of the terminal at 7.26 MTPA the rate for rail services is arrived at Rs.17.69 per ton. This is excluded from the composite rate per ton for arriving at the handling rate for barge borne cargo at Rs.161.39 per ton (Rs.179.09 - Rs.17.69).

(b). Berth hire. The port has submitted that it has followed the principles laid down by the Authority in the Order No. TAMP/22/2008-NMPT dated 30 September 2008 setting upfront tariff cap for rail and road borne cargo separately for iron ore terminal at the New Mangalore Port Trust.

- (a). The cost for construction of berth and dredging are considered as per the Techno-Feasibility Report at Rs.108.95 crores.

- (b). Return is calculated at 16% of the estimated capital cost at Rs.17.43 crores.

- (c). Repairs and Maintenance is calculated at 1% of the capital cost as per the norms at Rs.1.09 crores.

- (d). In addition, depreciation @ 3.34% of capital cost of berth is taken into account as considered by TAMP in its earlier Order.

- (e). The Annual Revenue Requirement thus works out to Rs.22.18 crores.

- (f). For arriving at the proposed berth hire charges the port has considered the berth occupancy factor of each categories of vessels based on ship day out per berth and the average parcel size of the vessels. It has assumed GRT of the vessel at 60% of the DWT of the vessel.

- (g). Accordingly, the port has proposed berth hire charges at Rs.1.48 per GRT per hour for foreign going vessel and Rs.0.86 per GRT per hour for coastal vessel.

- (x). Port Dues: BOW and

- Citing that as per the guidelines the terminal operator has to collect tariff for the facilities provided by him, the port has furnished calculations for arriving at the rate of Rs.103.45 per GRT towards the Port Dues. However, the draft Scale of Rates (SOR) submitted by the port does not include tariff for port dues.

- (xi). The berth hire and handling charges as proposed by the port in the proposed draft Scale of Rates to meet the ARR are given below:

- (a). Berth hire charges:

Foreign going vessel	Coastal vessel
Rs.1.48 per GRT per hour	Rs.0.86 per GRT per hour

- (b). Consolidated Iron Ore handling charge:

Handling charges	Rs. per ton
(i). Rail borne cargo	Rs.179.08 per ton
(ii). Barge borne cargo	Rs.161.39 per ton

(c). Storage charges (after the prescribed 25 days of free period):

	Rs. per tonne / day
(i). First 5 days	12.00
(ii). 6 th day – 10 th day	24.00
(iii). Beyond 11 th day	48.00

4. In accordance with the consultation procedure prescribed, the MOPT proposal dated 7 December 2009 was circulated to the concerned users / user organisations, short listed applicants and prospective users (as per the list provided by the MOPT) seeking their comments. The proposal was also forwarded to list of additional bidders furnished by MOPT. The comments received from the users / user organisations, short listed applicants and prospective users have been forwarded to the MOPT as feedback information. The MOPT has furnished its observations on the comments of the users / short listed applicants / prospective users.

5. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the MOPT was requested to furnish additional information / clarifications vide letter dated 26 February 2010. The MOPT vide its letter dated 27 February 2010 has responded to our queries. A summary of the queries raised by us and the response of MOPT are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Response of MOPT																		
(i).	The proposal of the Mormugao Port Trust (MOPT) to fix upfront tariff cap for developing a berth at West of the existing Breakwater (WOB) for handling Iron ore at Mormugao Port Trust under PPP projects seems to have been drawn up based on the upcoming proposal for setting up mechanized facilities by the private operator on BOOT basis. It is clarified that the tariff caps prescribed by the authority would not only be applicable to the proposed project but would also be applicable to all the projects bid out subsequently for identical cargo at the MOPT Trust during the next five years. The MOPT shall include the tariff caps fixed by the authority in the bid document as upfront tariff cap.	<p>The tariff caps prescribed by the Authority would become applicable to all iron ore handling projects bid specifically at MOPT during the next 5 years.</p> <p>In the above regard, we request for a confirmation that the above tariff caps would apply to iron ore handling, irrespective of the manner in which the ore is to be handled in the subsequent projects to be bid out by MOPT after the present (WOB) proposal. For example, we are in the process of developing a project in which the barge borne iron ore will be handled by a Floating Crane(s) (thus, it would be mechanical handling), and loaded on to gearless / geared ships at the Mooring Dolphins. It is not clear whether the prescribed tariff caps which TAMP will now fix for the WOB project, will apply for such handling (by F/cs) also.</p>																		
(ii).	The physical features of the (standard) mechanised iron ore terminal in terms of berth length, width and draft of the berth may be indicated.	<p>The physical features of the proposed Mechanised Iron Ore Terminal are as follows:</p> <p>(a). Berth Length – 300 mtrs. (b). Quay width – 45 mtrs. (c). Draft – 14.4 mtrs. to begin with. With increase in depths of the MPT Navigation channel, the draft would go down to (-) 17.1 mtrs. below CD in future. However, this is completely uncertain.</p>																		
(iii).	Average GRT and parcel size of iron ore vessels handled by the port during the last three years i.e. 2006-07 to 2008-09 may be indicated.	<p>(a). Average GRT of iron ore vessels handled at Berth No.9 (MOHP)/Mechanised facility –</p> <table> <tr> <td>2006-07</td><td>...</td><td>40976</td></tr> <tr> <td>2007-08</td><td>...</td><td>38621</td></tr> <tr> <td>2008-09</td><td>...</td><td>42294</td></tr> </table> <p>(b). Average parcel size of iron ore handled at B.No.9</p> <table> <tr> <td>2006-07</td><td>...</td><td>64587</td></tr> <tr> <td>2007-08</td><td>...</td><td>60640</td></tr> <tr> <td>2008-09</td><td>...</td><td>65393</td></tr> </table>	2006-07	...	40976	2007-08	...	38621	2008-09	...	42294	2006-07	...	64587	2007-08	...	60640	2008-09	...	65393
2006-07	...	40976																		
2007-08	...	38621																		
2008-09	...	42294																		
2006-07	...	64587																		
2007-08	...	60640																		
2008-09	...	65393																		

(iv).	<p>Optimal Capacity Estimation:</p> <p>(a). The port in para 2.2. has stated that the proposed terminal can handle Cape size vessel (fully loaded) over next few years with expected deepening of the channel. The trade has also shared this view. In light of this position and also recognising that the tariff to be fixed is for next 30 years period, the port may examine whether share of capesize vessel need to be considered in the upfront tariff fixation.</p> <p>(b). Annual turnover ratio at the stackyard achieved by the port during the last three years with reference to iron ore handling may be indicated.</p> <p>(c). Out of total area of 1,40,000 sq. mtrs. of land to be reclaimed, the port has considered only 70,000 sq. mtrs. of area for stackyard. In this regard, the following points may be clarified:</p> <p>(i). Furnish the land usage plan envisaged for the remaining 70,000 sq. mtrs.</p> <p>(ii). When the exact stackyard area of 70,000 sq. mtrs. is considered for yard capacity calculation, again reckoning with 70% factor to determine the exact area available for stacking amounts to double counting. Incidentally, the utilisation factor of 70% is applicable on the total area of 1,40,000 sq. mtrs. The port may review and modify the optimal yard capacity in the light of the above observation.</p>	<p>While we have projected handling of cape size vessels in future, this is highly unattainable at the port, and is most unlikely, as MOPT does not have the money for capital dredging for deepening the channel, existing berths, turning circles, etc. to the requisite depth of atleast to (-) 17.1 mtrs. below CD for handling cape size vessels. Hence, we would request that share of cape size vessels may not be considered in the exercise of upfront tariff fixation.</p> <p>Annual average turnover ratio at Berth No.9 in the last 3 years.</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>2006-07</td><td>...</td><td>12.22</td></tr> <tr> <td>2007-08</td><td>...</td><td>10.14</td></tr> <tr> <td>2008-09</td><td>...</td><td>11.84</td></tr> </tbody> </table> <p>It may thus be seen that the turnover in 2008-09 has in fact gone below what was achieved in 2006-07. Achieving a turnover of anything more than 12 at MOPT, even in the future, is highly unlikely.</p> <p>(i). Space for equipment, wagon tipping house, railway tracks, conveying system, extra tracks for escape route, sidings, administrative office, parking area, roads, drive house, service areas, landscaping, etc. will at best be - 70,000 sq. mtrs. Balance reclaimed land will be stacking area - which will, under no circumstances, exceed 70,000 sq. mtrs.</p> <p>This is virtually a green field terminal. All facilities, starting from access areas, gates, roads, railway lines, administrative office, parking lot, space for all mechanical equipment, wagon tippler, conveyors, extra railway tracks, etc. will take atleast 70,000 sq. mtrs. Thus, no portion of this area of 70,000 sq. mtrs. will be available for stacking of iron ore.</p> <p>(ii). Thus, the maximum stacking area available is only balance 70,000 sq. mtrs. May we draw kind attention to Para 3.0 - 'norms for calculation of optimal capacity of terminal' - which reads "the optimal capacity of the terminal is reckoned as 70% of the maximum capacity, and the lower value of the optimal quay capacity and optimal stack yard capacity. - "Thus, in our understanding, since maximum stack yard area which is available for this independent green field terminal is only going to be 70,000 sq. mtrs., the 70%</p>	2006-07	...	12.22	2007-08	...	10.14	2008-09	...	11.84
2006-07	...	12.22									
2007-08	...	10.14									
2008-09	...	11.84									

	<p>(ii). The quay capacity is assessed at 12.52 Million Tonnes Per Annum, but the optimal capacity of terminal is pegged at 7.20 Million Tonnes Per Annum citing the yard capacity as a limiting factor. The port may consider to explore the possibilities of improving the yard capacity by providing more area for stack yard, or any other means to minimise the gap between the yard and quay capacities.</p>	<p>factor is to be applied only to such 70,000 sq. mtrs. i.e. on this stacking area. Thus our calculations of stacking yard capacity are correct.</p> <p>(iii). It is respectfully submitted that port has attempted its utmost for working out the possibilities of improving yard capacity, by providing more stack yard area. However, considering the severe constraints and the limits of reclaiming land in the extremely limited water area between the 'Headland - Sada Hill' on the southern side, and the MPT Navigation Channel on the northern side, the consultants could worked out at best only 70,000 sq. mtrs. of stacking area. Thus, it is respectfully submitted that there is no possibility of minimising the gap between the yard and quay capacities any further.</p>
(v).	<p>Capital Cost Estimation:</p> <p>(a). The items considered under civil works do not match with the normative list stipulated in para 4.2 Annex-II of the guidelines on upfront tariff setting. The cost of berth apron and approach, conveyor galleries, transfer towers, wagon tipping station, marshalling yard, etc. have not been considered. Further, electrical requirements have been included in the civil construction cost instead of considering it under equipment cost (as per guidelines). The reasons for deviation from the normative list prescribed in the guidelines may be explained for each of the items—</p> <p>(b). The port has considered 2 barge unloaders (cost Rs.40 crores) in the equipment cost which is not found as per the norms prescribed in the guidelines. The port may justify the deviation made from the guidelines.</p> <p>(c). The equipment cost estimated by the port does not include some of equipment prescribed in the guidelines such as two cranes, four pay loaders, etc. The reason therefor may be explained:</p>	<p>The cost of berth apron is a part of the berth cost.</p> <p>The approach is covered under the head 'road approach' and in-fill, appearing as part of the common facilities in the project report. The conveyor galleries, transfer towers, wagon tipping station, marshalling yard, etc. are incorporated in the estimates shown under the 'common facilities' and wagon tippler, conveyor system, etc. Electric equipments appear in the project report (techno-feasibility report) under the head 'common facilities', and relate to the entire electrical supply system, electrical requirements for the port terminal, wagon tipping, barge unloaders, etc. Since this is virtually a completely new port terminal, the electrical requirements of Rs.5 crores have been shown under the common civil construction cost. Since, in our understanding, the ROCE is 16% for both civil construction and equipment cost, the categorisation may not make any difference to the upfront tariff fixation.</p> <p>While submitting the proposed tariff for the barge borne cargo handling, MOPT has relied upon the cost estimates given by the Consultant in the project report. Since the prescribed guidelines do not provide any information as regards barge unloaders, we have no other option, but to rely upon the Consultant's estimates.</p> <p>The equipment required for the proposed WOB Terminal does not include cranes, pay loaders, etc. No cranes or pay loaders are needed for conveying the iron ore tipped from railway wagons to the stacking area, neither are any cranes or pay loaders required for unloading the barges and conveying the ore to the stacking areas. The ore is reclaimed by the stackers / reclaimers and loaded by shiploaders on to ships.</p>

(d). Annex - II attached to the proposal does not furnish documentary support of unit rate adopted in the estimation of civil and equipment cost. The project Feasibility Report does not contain documents validating the estimates. Furnish copies of supporting documents / calculation / rate analysis / budgetary quotations, market rates to justify the estimates of both civil and equipment cost.

A copy of the detailed estimates and rate analysis furnished to us by our Consultants is furnished.

(e). The port has claimed indexation in the upfront tariff with reference to the rates of January 2009. Please update the estimates of capital cost based on the prevailing market i.e. as of 1 January 2010.

WPI as on 1.1.2009 - 228.9
WPI as on 1.1.2010 - 248.5
 $(248.5/228.9 \times 100)\% = 108.56$

Updated upfront tariff may be fixed at 108.56% of the proposed tariff. Thus, in our understanding the updated tariff should be

Proposed Tariff x 1.0856%

These are indicated below:

Tariff cap for handling charges (Rail borne)	194.41
Tariff cap storage charges (rail borne)	1.99
Tariff cap miscellaneous charges (rail borne)	1.99
Tariff cap handling charges (barge borne)	175.20
Tariff cap storage charges (barge borne)	1.96
Tariff cap miscellaneous charges (rail borne)	1.96
Berth hire charges per GRT per hrs.	1.61
Port dues rate per GRT	112.30

In our understanding, applying the indexation to the capital cost may not be very appropriate, as, if at all the proposal for upfront tariff fixation were to be submitted now, the cost estimates would be based on the prevailing actual market rates. Thus, we propose that the indexation may be applied directly for the upfront tariff itself at 100% of the WPI on 1.1.2010, and the proposed tariffs be increased proportionately.

(f). The estimation of civil cost include miscellaneous cost at Rs.5.47 crores apart from general miscellaneous capital cost estimated as per the guidelines (at 5% of the civil and equipment cost) at Rs.17.15 crores. Please give the items covered under the miscellaneous cost (Rs.5.47 crores).

In our understanding the guidelines provide for general miscellaneous cost at 5% of the overall civil and equipment cost of the project on a notional basis. Perhaps, that has to be taken into account in any case, as per guidelines. This is a notional figure to take care of unforeseen eventualities and contingencies.

Whereas, the Consultant has considered an amount of Rs.5.47 crores as cost of miscellaneous structures. These largely include the other civil structures like office, lift house, water tankages, guard house, security facilities, conference rooms, other sheds and storage rooms, parking (hard paved areas),

		etc. This figure represents the estimated actual expenditure which will be incurred while implementing the project.																						
(vi).	The miscellaneous capital cost of Rs.17.15 crores estimated by the port is not considered for calculating 16% ROCE and also for estimating other expenses (at 5% of gross value of assets) under the operating cost. The calculations may be modified in light of the above observation.	The miscellaneous capital cost of Rs.17.15 crores has been considered while calculating ROCE. May we invite kind attention to the last entry on page 20 of our proposal, - (vii) – "operating cost"																						
(vii).	Operating Cost Estimation: (a). The unit rate of power considered in the upfront tariff fixation of the coal terminal in August 2008 was Rs.4.50. The port has adopted the same unit rate for the proposed iron ore terminal. Confirm whether the unit rate of power considered is the prevailing rate and substantiate it with copy of recent electricity bill. (b). It is not clear which unit rate is adopted from the existing Scale of Rates for estimation of lease rental. Please indicate the same.	The unit rate of power, considered at Rs.4.50, is actually much lower than the prevailing rate being paid by MOPT. MOPT draws power for its MOHP, Berth No.9, from 'Reliance Energy Limited', and presently we are paying a unit rate of Rs.11.44. A copy of the latest bill is furnished. We may respectfully point out that TAMP may kindly take this rate into consideration for fixing upfront tariff. The lease rentals rate has been adopted as Rs.316 per 10 sq. mtrs. per annum. TAMP had revised the rentals at Rs.292 per 10 sq. ft. per annum in the year 2004. On this rate 2% escalation p.a. is applied on compounded basis.																						
(viii).	(a). An exclusive rate for barge bound cargo has been proposed by the port by excluding the capital cost of rail tracks and wagon tippler. Certain capital assets which may not be relevant to rail bound cargo like barge unloaders (costing Rs.40.00 crores) assets, if any, deployed for transferring cargo from barges to stackyard, etc. are however, not excluded while determining the composite handling rate for rail bound cargo. This inconsistency may be corrected.	(a). While calculating the proposed upfront tariff for barge borne cargo, we have adopted the procedure followed for fixation of upfront tariff in the case of NMPT. Consequent upon reduction of the gross fixed assets value by cost of barge handling equipment (Rs.40 crores), the composite tariff charges both, i.e. the rail borne cargo, as well as for the barge borne cargo, will also have to be reworked as follows: (i). Rail Borne Cargo: <table><tr><th colspan="2">Rs. (crores)</th></tr><tr><td>Gross fixed asset value (-)</td><td>302.90</td></tr><tr><td>342.90 crores, less cost of barge unloaders (Rs.40 crores)</td><td></td></tr><tr><td>16% ROCE on Rs.302.90 crores as</td><td>48.46</td></tr><tr><td>O & M cost Rs.76.76 as (reduced by 7% of Rs.40 crores) – 73.96 crores i.e. Rs.2.80 crores as</td><td>73.96</td></tr><tr><td>Revenue requirements</td><td>122.42</td></tr><tr><td>Iron ore handled</td><td>7.2 MMT</td></tr><tr><td>Composite tariff cap per ton iron ore handled</td><td>170.02</td></tr><tr><td>Apportionment of tariff cap – 98%</td><td>166.62</td></tr><tr><td>Towards Cargo handling – 1%</td><td>1.70</td></tr><tr><td>Towards storage charges beyond free time – 1%</td><td>1.70</td></tr></table>	Rs. (crores)		Gross fixed asset value (-)	302.90	342.90 crores, less cost of barge unloaders (Rs.40 crores)		16% ROCE on Rs.302.90 crores as	48.46	O & M cost Rs.76.76 as (reduced by 7% of Rs.40 crores) – 73.96 crores i.e. Rs.2.80 crores as	73.96	Revenue requirements	122.42	Iron ore handled	7.2 MMT	Composite tariff cap per ton iron ore handled	170.02	Apportionment of tariff cap – 98%	166.62	Towards Cargo handling – 1%	1.70	Towards storage charges beyond free time – 1%	1.70
Rs. (crores)																								
Gross fixed asset value (-)	302.90																							
342.90 crores, less cost of barge unloaders (Rs.40 crores)																								
16% ROCE on Rs.302.90 crores as	48.46																							
O & M cost Rs.76.76 as (reduced by 7% of Rs.40 crores) – 73.96 crores i.e. Rs.2.80 crores as	73.96																							
Revenue requirements	122.42																							
Iron ore handled	7.2 MMT																							
Composite tariff cap per ton iron ore handled	170.02																							
Apportionment of tariff cap – 98%	166.62																							
Towards Cargo handling – 1%	1.70																							
Towards storage charges beyond free time – 1%	1.70																							

(ii). For Barge Borne Cargo:

However, the cost of barge unloaders (Rs.40 crores) will have to be taken into consideration for computing the composite charges for barge borne cargo. This would be as below:

	Rs. (crores)
Cost of Barge Unloader	40.00
ROCE @ 16%	6.4
Repairs & Main. @ 7% of Rs.40.00 crores	2.80
Insurance @ 1% of Rs.40 crores	0.40
Depreciation @ 10.34% of Rs.40 crores	4.14
Other expenses @ 5% of Rs.40 crores	2.00
Total	15.74
Iron ore handled	7.20 MMT
Rate per ton	21.86
98% for handling	21.42
Handling charges (Barge Borne) As originally proposal (161.39 + 21.42)	182.81
Storage charges (Barge Borne)	2.02
Miscellaneous charges (Barge Borne)	2.02

(b). The proposal does not explain whether any jetty or berth is separately envisaged for receiving the cargo by barges, its length, width etc., any transfer system envisaged for transfer of cargo from barges to the stackyard, any other asset specifically for barge bound cargo. Please furnish these details and also indicate the capital cost estimation for each of these items and where they are factored in the upfront tariff calculation. Please list out the tariff payable by the barges.

A separate jetty is envisaged for receiving the cargo by barges. The details of its length, width, etc. are as follows:

Length - 300 mtrs.
Width - 20 mtrs.

The Barge unloaders (estimated cost Rs.40 crores) will unload the iron-ore from the barges, which will be transferred through the common conveyor system to the stacking area.

(c). A flow chart of the operations may be furnished for ease of understanding.

Broadly the handling of iron ore at the terminal will be as follows:

(i). Rail borne cargo:

Brought to WOB terminal in rail wagons - tipped - carried by conveyors - stackers - stacked - Reclaimed - conveyed to shiploader - loaded on to ships

(ii). Barge borne cargo:

Barge received at barge berth - unloaded by gantry / grabs - put into hopper - conveyed to stacker - stacked - Reclamation - conveyed to shiploader - loaded on to ship

(d). The port may if necessary, consider to segregate the capital cost directly related to rail / barge movement, allocate common assets on appropriate basis and estimate the revenue requirement for both the service

May we respectfully submit that the unit handling rates as at (viii). (a).(i). and (a).(ii)., have been worked out on the same model as NMPT.

	separately. The unit handling rate may be determined with reference to the share of respective cargo receivable by rail / barge.	
	(e). The share of cargo to be received by rail / barges with reference to the optimal capacity may be indicated.	The share of cargo is estimated as follows: Rail borne cargo – 5.2 to 6 MMTPA - barge borne cargo(s) 2 MMTPA. Aggregate -- 7.2 to 8 MMTPA.
(ix).	Though the port has proposed concessional tariff for coastal vessel in berth hire, the revenue impact of allowing such concession is not considered while arriving at the proposed rates. The port may, therefore, reckon this factor for arriving berth hire based on the ratio of foreign and coastal cargo expected at the iron ore terminal to ensure that the estimated revenue requirement can be achieved by the BOT operator at the proposed tariff level.	The revenue impact of possible concessional tariff for coastal vessels in berth hire charges is not factored, as the terminal will be a 100% iron ore export facility. If, in any eventuality, coastal cargo has to be handled, then only the concessional tariff will applied. Since we do not anticipate any coastal cargo, this is not considered.
(x).	(a). The port envisages an investment of Rs.269.15 crores by the selected operator towards construction of break water 620 mtrs. estimated at Rs.197.40 crores and Rs.71.75 crores for construction of Mole 230 mtrs. Please clarify whether the proposed iron ore terminal will be the sole beneficiary of this investment in the next 30 year period.	We confirm that the proposed iron ore terminal operator at WCB, will be the sole beneficiary of the investment in the breakwater and mole, for the next 30 years period.
	(b). Clarify whether the statute permits the operator to collect port dues. It is also not clear whether the port dues prescribed in the Scale of Rates of MOPT will also apply to the vessels calling at the iron ore terminal in addition to the port dues proposed to be collected by the operator?	Since the operator is investing in the Breakwater, Mole, etc., he has every right to collect port dues. However, conservancy functions like maintenance of the Navigation Channel of MOPT, maintenance of the mooring basin within the WOB facility, etc. will remain within the domain of MOPT. Hence, a portion of the revenue share by way of port dues has to come to MOPT. Further, since the prescribed port dues will be in the specific context of only the WOB terminal, upfront port dues, which will now be notified by TAMP, will apply only to the new WOB terminal, and the port dues which have been already prescribed in the general Scale of Rates of MOPT will continue to apply to the existing facilities at the port, as also for future facilities which come up on the east of the existing Breakwater of MOPT, other than the WOB terminal.
	(c). It may be noted that the Chennai Port Trust with reference to their proposal for fixation of the upfront tariff proposal for Mega Container Terminal have considered the construction cost of break water envisaged to be incurred by the operator in the berth hire calculation.	In our considered opinion, the proposed Breakwater and the Mole are certainly not part of the cost of the Berth. The return on the breakwater and mole should be considered as part of the port dues, and not for purposes of berth hire charges.
(xi).	Proposed Scale of Rates: (a). Proposed note (ii) under 'Schedule 2 - Cargo handling charge' may be elaborated to cover the services included in the composite tariff for barge bound cargo.	Under the services for barge borne cargo, in the composite charge, we will cover receiving of the barge at barge jetty / barge, its unloading, conveying the unloaded iron ore, stacking, reclaiming, conveying, to shiploader, and then finally loading the ship. May we place on record, that at Berth No.9 (MOHP) of MOPT, this is the existing pattern of having a composite tariff.

<p>(b). The norms in the guidelines prescribe turnover factor of 12 with 25 days free period. Since the port has proposed to increase the turnover to 14, the free period may be suitably reduced to enable the operator to earn the earmarked revenue from storage charges.</p>	<p>Regarding the free period of 25 days, the same has been adopted as per guidelines. However, since we do not expect to achieve a turnover in excess of 14, the free storage period may be reduced proportionately, hence we propose the storage period of 20 days ($25 \times 12/14$). This point has also been raised by M/s.ESSAR Shipping, who have suggested reduction in free storage period.</p>
<p>(c). The upfront tariff calculation (page 17) shows a cap of Rs.1.83 per tonne in the storage charge. The rate proposed in the Scale of Rates is, however, Rs.12 per tonne for the first slab and thereafter it is doubled for the subsequent slabs. The rate proposed is not supported by any calculation. The share of capacity which is likely to avail storage beyond the proposed free period and the stay of cargo in each slabs is not reckoned with for determining the unit rate. The MOPT may review and modify the unit rate of storage charge.</p>	<p>The cap of Rs.1.83 per tonne in the storage charge is as per guidelines (one percent of total revenue requirement). However, in actual practice, this is very low and not at all detrimental for shippers. With a low penal storage rate of Rs.1.83 per tonne, shippers, particularly the trade exporters, will use the port stacking areas for speculation. There have been instances of iron ore exporters at berth no.9 (MOHP) at MOPT, taking more than 40 days for aggregating cargo. At the rate of Rs.1.83 per tonne, there will be no deterrent for shippers. Hence, as a reasonable rate, after the free storage period of 20 days, we have proposed a rate of Rs.12 per tonne for the first 5 days, as in our view, approximately 6 to 8% of the composite tariff should be charged as storage charges for overstay. After the first 5 days, this rate should be doubled, and so on.</p>
<p>(d). In view of our advise to update the capital cost estimates with reference to the prevailing rate, the indexation in the upfront tariff will be with reference to 1 January 2010.</p>	<p>As requested in reply to query (e) of para (v) (capital cost escalation), in respect of indexation of the capital cost, we may straightaway apply 100% of the indexation to the upfront tariff, - specifically, escalation should not be at the rate of 60% increase in WPI as per TAMP norms / guidelines, as this escalation rate can be applied only after the upfront tariff cap is notified. Right now we are in the process of fixing the tariff caps, and hence 100% of the increase in WPI should be taken into account. Accordingly, as proposed in (e) above, the various upfront tariff may be fixed by applying a percentage of 108.56%.</p>

6.1. A joint hearing in this case was held on 8 March 2010 at the Mormugao Port Trust premises. The MOPT made a power point presentation explaining the salient features of the proposal. At the joint hearing, MOPT and the concerned users/ user organisations, short listed applicants and prospective users have made their submissions.

6.2. At the joint hearing, the MOPT was advised to take action on the following points:

- (i). A detailed note on removing the quay and yard capacity mismatch after examining the possibilities of improving the yard capacity.
- (ii). M/s.MSPL Limited has been advised to file its written comments within 2 days on the subject proposal to MOPT. The MOPT should within a week of receipt of such comments forward them to TAMP alongwith its remarks.

6.3. As decided at the joint hearing, the MOPT vide its letter dated 28 March 2010 has furnished its response which are summarised below:

- (i). Calculation of quay capacity and yard capacity was discussed at length during the joint hearing. As stated in the proposal and as reiterated during the joint hearing,

quay capacity and yard capacity have been calculated in accordance with the norms laid down in the government guidelines, which have been duly notified by the TAMP. Quay capacity and yard capacities are calculated on two different parameters as per the notification. Quay capacity is calculated on the share of type of vessels, and their ship day output, as per the norms for fixation of upfront tariff. Thus, wherever the proportion of Cape-size and Panamax-size vessels is more, the optimal quay capacity will be high, irrespective of yard capacity, as the marine operations and capacity are completely independent of the land side operations. Thus, quay capacity is independent of yard capacity. In our case, since 80% of the ships are expected to be panamax and post-panamax (camsar max), the quay capacity is bound to be high whereas yard capacity is based on the quantity that can be stacked per square meter, and most importantly on the turnover ratio of the storage plot in a year.

- (ii). These are not relatable at all to the types of ships or berth day output. Turnover of plot in any port depends on the evacuation facilities available in the respective port, as well as capacity of shippers to aggregate the cargo. As has been explained during the joint hearing, MOPT has a constraint of the actual area available for storing the cargo. Besides, there are severe constraints in aggregation of cargo due to poor rail connectivity. At the moment, MOPT sometimes receives only 2 railway rakes per day, on an average 4 rakes per day in any year. In the last 2 years, MOPT has never received more than 5-6 rakes per day. 6 rakes a day is a rarity. Since the proposed WOB terminal is largely dependent upon receipt of iron ore by rakes, it is not expected to receive more than 7 to 8 rakes per day, in future with improved rail connectivity over a long period of time, which itself restricts the yard capacity to a maximum of 6 to 7 million tonnes p.a.
- (iii). Even the area which is being considered for storage yard is available after reclamation of water front only. Within the limited available area, port has to calculate the yard capacity. As stated in the proposal, port has been able to get the yard capacity of 7.2 million MTs p.a, only after considering turnover of 14, as against 12 as per the guidelines and norms. If the prescribed norm of 12 is strictly considered, the yard capacity would be much lower, at 6.17 million MTs. If port has to match the yard capacity with quay capacity, then port has to necessarily have an area of approximately 1,23,000 square meters only for storage, which is next to impossible. Besides, port should be able to receive that much (12 MT) of cargo (iron-ore), which is going to be impossible. As explained during the joint hearing, total area available for the project including storage is only 1,40,000 square meters, out of which at best 70,000 square meters can be earmarked for storage yard, and balance for other facilities like construction of berths, conveyor galleries, transfer towers, wagon tipping station, marshalling yard, laying of railway tracks (at least 6 sets), buildings, roads, water supply and drainage system, etc.,
- (iv). In view of the above, removal of mismatch between quay capacity and yard capacity just does not seem to be possible in this project. Even in the coal terminal project of Berth No.7 at MOPT (for which the concession has already been signed), TAMP has accepted yard capacity of 4.61 MMTPA and fixed upfront tariff, whereas quay capacity in that case was in excess of 8.8 MMTPA. The upfront tariff has been fixed after taking only the lower of the two i.e., only 4.61 MMTPA. Further, as per the norms for determination of optimal yard capacity, "Area" means area of the yard made available by the port for stackyard development and not the total area available for the project. Therefore, the area to be considered for determination of yard capacity is only 70,000 square meters.
- (v). In conclusion, it is pointed out that there are bound to be differences between yard capacity and quay capacity in PPP projects at major ports in India, due to the uncoordinated development of facilities till now. In some projects, differences could be fairly pronounced, as in the present case, because while on the one side we are able to receive panamax and post panamax vessels due to the available drafts of (-)14.1 meters below CD, we are unable to match the yard capacity, simply due to acute shortage of land for storage of cargo.

- (vi). As observed by the TAMP, MSPL was required to forward its written comments on the subject proposal of the MOPT within 2 days from the date of joint-hearing which was held on 8th March 2010. Infact, MSPL had itself offered to send comments. However, we have not received any communication from MSPL till date and therefore, TAMP may kindly process our proposal for upfront tariff fixation in the absence of comments from MSPL. It appears that MSPL may not be interested in sending any comments. Hence, TAMP may kindly not hold up our proposal due to irresponsible actions of MSPL.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

8. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal of Mormugao Port Trust (MOPT) in reference is to fix upfront tariff for handling Iron Ore at a facility to be developed at West of existing Breakwater (WOB) on Build, Own, Operate and Transfer (BOOT) basis.

As per clause 2.2. of the upfront tariff guidelines of 2008, the tariff caps to be prescribed now shall apply to all the projects to be bid out for Iron Ore handling projects at MOPT during the next 5 years. The MOPT has acknowledged this position.

MOPT has, however, stated that it is in the process of developing another project, in which the barge borne iron ore will be mechanically handled by Floating Crane(s) and loaded on to gearless / geared ships at Mooring Dolphins and raised a doubt as to whether the tariff caps to be prescribed now will also apply for the said future project. As brought out at clause 2.2. of the upfront tariff guidelines, the tariff caps can be applied to projects bid out subsequently in the same port, provided it is for handling identical commodity or for providing similar services. We do not have the details of the future project referred by MOPT. The methodology of tariff setting envisaged by the guidelines clearly indicates the same tariff cap can apply to future project only if the capacity, order of investment, productivity parameters and handling methods are same.

- (ii). The proposal of MOPT generally complies with the guidelines issued for upfront tariff setting vide Notification No.TAMP/52/2007-Misc dated 26 February 2008. Deviations from the guidelines proposed by MOPT, are, inter alia, discussed in the subsequent paragraphs.

- (iii). Optimal Terminal Capacity:

- (a) Optimal Quay Capacity:

- (i). The MOPT has computed the optimal quay capacity by considering the share of Panamax Vessels (80%) and Handymax Vessels (20%) only. It has not considered the share of Capesize Vessels in the quay capacity computation. Initially, the MOPT in its proposal has stated that the proposed terminal can handle Capesize Vessels over next few years with expected deepening of the channel. Subsequently, the MOPT has maintained handling of capesize vessels in future may not be possible as it does not have funds for dredging and deepening the channel. M/s.MSPL, one of the bidders, during the joint hearing proceedings have requested to consider atleast 10% of the vessels as Capesize vessels. Nevertheless, the judgment of MOPT in this regard is relied upon. However, it should be clearly understood that the tariff caps to be fixed now will be reviewed and adjusted, if capesize vessels are handled due to improvement in draft in future.

- (ii). Considering the share of Panamax and Handymax vessels and based on the ship day output of the respective vessels as prescribed in the upfront guidelines, the optimal quay capacity works out to 12.52 Million Tonnes.

(b). Optimal Yard Capacity :

- (i). The major issue in this case is determination of yard capacity. A total land area of 140,000 sq. mtrs. is envisaged to be reclaimed for the project of which only 70,000 sq. mtrs. is proposed to be utilised for cargo storage purpose. Even in the cargo storage area so earmarked only 70% will be used for effective storage after providing space for movement of equipment, transit way inside the yard, etc. This means, only about 35% of the total land area to be allotted to the private operator will be utilised for cargo storage. The port has adopted a normative stacking factor of 15 and considered a plot turnover of 14, as against the normative level of 12, to determine at the yard capacity. Applying the 70% scale down factor, the optimal yard capacity is worked out to 7.2 million tonnes which is only about 57% of the quay capacity.
- (ii). As can be seen from the factual position narrated in the earlier part of this Order, several attempts were made by this Authority to require the MOPT to re-examine the relevant parameters in order to remove the wide mismatch between the quay and yard capacity. The feasibility report, on the basis of which the port has formulated its proposal, has not estimated the area proposed to be allocated for cargo storage based on any detailed calculation and lay out drawings but relied more on judgement. Though, we do not question the technical competence of consultant of MOPT in correctly judging the requirement, this aspect is pointed out to show that there could be a scope for change in the area allocated for storage of cargo, if a detailed analysis is made by actual calculation of the area requirement for different utility and facility to be developed. Even after our advice, the MOPT has maintained that there would be no scope for any improvement in the yard area because of the constraints imposed on the physical features of the location. No plans in this regard have been submitted by MOPT. It has also emphatically maintained that the turnover ratio cannot be improved further due to connectivity issues and customer mix.

(c). Optimal Terminal Capacity:

- (i). The quayside capacity is determined for a berth with minimum equipment support as envisaged in the guidelines. There will be no scope for this Authority to reduce quay capacity and consequently capital cost, to match the yard capacity of 7.2 million tonnes.
- (ii). In view of the provisions in the guidelines and the categorical assertion of MOPT about the inability to make any further improvement in the yard capacity, this Authority is constrained to consider the optimal capacity of the terminal as 7.20 million tonnes, being a lower of the optimal quay and yard capacity.
- (iii). The MOPT has observed that differences are bound to exist between the yard and quay capacities in PPP projects due to uncoordinated development of facility till now. The concern of this Authority is such a mismatch results in idle investment and higher tariff. The major portion of the capital cost is civil cost and it fully captures development of 140,000 sq. mtrs of area. If at a later stage the storage yard area or any other parameters considered for determining yard capacity undergoes a change, it will result in significant increase in Terminal capacity assessed now and at the

upfront tariff determined may result in unindented financial gain to the operator. It may be significant here to point out that such gain, if it accrues, will not be a result of his efficiency but may be due to the parameters assumed at the planning stage. This Authority is only mandated to fix the tariff and cannot go into the merits and demerits of the particular project. Nonetheless, in view of the wide gap between quay capacity and yard capacity, this Authority requests the concerned Authorities in the Government who would be granting project clearance to carefully consider the issue of mismatch of the capacity in this regard. The MOPT is requested to bring the observations of this Authority to the Government at the time of seeking clearance of the project.

(iv). Capital Cost:

- (a). M/s.ESPL is of the view that overall capital cost pertaining to the project is underestimated. M/s.ESPL has requested to re-evaluate the capital cost and to arrive at a more realistic capital cost considered by MOPT. The MOPT has stated that it has relied upon the capital cost estimates given by the Consultant in the Project Report. MOPT has also initially confirmed that the cost of equipment, plant and machinery are at the current market prices.
- (b). When asked to update the capital cost estimates to reflect the current market rate of 2010, the Port has casually suggested to increase the tariff to be set by 10%. This position is not at all acceptable to this Authority. The Port should have carried out an exercise to update the cost estimate as the port itself has maintained in one place that applying inflation indexation to the capital cost may not be appropriate. It is noteworthy that the estimates provided by the port trust are not backed by any budgetary quotations but has mainly relied upon the estimates given by its consultants. In any case, the port has confirmed that necessary contingency provisions are also made while drawing up the estimates by its consultants. This Authority relies upon the capital estimate as initially furnished by the port in its proposal. If the port can review its capital estimate before the RFP stage, it can seek a review of the tariff to be fixed now based on the revised capital cost.

(c). Iron Ore handling activity:

(i). Civil Construction cost:

The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for iron ore terminal and require the port to estimate the civil cost. The items considered under civil works generally do not adhere to the normative list of items stipulated in the guidelines. On being pointed out, the MOPT has clarified that the items have been considered under different heads in the capital cost estimates. As clarified by MOPT, civil construction costs are derived from similar construction projects in Goa and elsewhere. The guidelines stipulate that the civil cost will be as estimated by the concerned port trust. The estimates of civil cost as estimated by MOPT are considered in this analysis. The civil cost of Rs.100.90 crores as furnished by MOPT is considered in the analysis.

(ii). Equipment Cost:

The equipment cost estimated by the port does not include equipments like cranes, pay loaders as prescribed in the guidelines. The port has clarified that neither cranes or pay loaders are needed for conveying iron ore tipped from railway wagons to stacking area nor for unloading barges and conveying ore to the stack area. The iron ore is to be reclaimed by stackers / reclaimers and loaded by ship loaders on to the ship. However, MOPT has considered the cost of 2 barge unloaders in the equipment cost, which is not as per the

2265 GI/10-7

norms given in the guidelines. Nevertheless, considering the fact that such barge operation is already in vogue at MOPT, the cost of 2 barge unloaders amounting to Rs.40 crores is included in the equipment cost estimates. The equipment cost of Rs.242 crores as given by MOPT is considered in the analysis.

(iii). Miscellaneous Cost:

The guidelines prescribe a norm of 5% of civil and equipment cost as miscellaneous capital cost. The suggestion made by M/s.ESPL to consider miscellaneous cost at atleast 30% of the civil and equipment cost is not as per the norms prescribed in the guidelines. The miscellaneous capital cost is considered at Rs.17.15 crores calculated at 5% of the aggregate of the civil and equipment cost.

(iv). The total capital cost estimate for the iron ore handling activity works out to Rs.360.05 crores.

(v). M/s. ESPL have suggested to take into account atleast 25% escalation on account of inflation and price escalation as the project would be implemented over a period of 2 – 3 years. As per the Upfront guidelines, annual indexation of the base upfront tariff cap will be allowed @ 60% of the WPI.

(d). Berthing activity:

The berthing activity considers the cost of construction of the berth and cost of dredging alongside the berth which is estimated at Rs.108.95 crores. The guidelines require considering the cost as estimated by the port trust. The estimates furnished by port are considered in this analysis.

(e). Port Dues:

Prescription of upfront port dues is not covered by the guidelines, as the eventuality of requiring a private operator to construct break water might perhaps not been thought about. Earlier in the case of CHPT-Mega Container Terminal Project, this issue arose and the capital and operating costs of break water construction were duly factored in determining berth hire charges. In the instant case, the port has argued for prescription of a separate tariff item of port dues to cover the cost of break water to be constructed by the private operator and confirmed that it would not levy any separate port dues on the vessel calling at the proposed terminal. In view of the assurance given by the port, this Authority is inclined to approve a separate tariff item of port dues instead of recognising the relevant cost under the berthing activity.

The port has confirmed that the proposed terminal would be the sole beneficiary of the break water facility to be created. It has to be recognised that if any facility by another private operator or by the port trust come up within the break water, it would call for review of the port dues fixed now by apportioning the cost on such new facility to come up in future. Such revision of port dues will, however, be done without altering the annual revenue requirement determined now but by altering the unit rate over the larger charging base. The MOPT should also make a provision in this regard in the concession agreement to permit the investor who would be constructing the break water to charge port dues at the revised rate from the users / beneficiaries of the new facility which may come up in future. Subject to the above, the cost of construction of breakwater and mole estimated at Rs.269.15 crores by MOPT is considered in this analysis.

(v). Return on Capital Employed:

Return Capital Employed is calculated at 16% of the total capital cost for the respective activity. It works out to Rs.57.61 crores for Iron Ore handling activity, Rs.17.43 crores for berthing activity and Rs.43.06 crores for port dues activity.

M/s. ESPL has requested to enhance the return to 20% to make the project attractive and viable. It is relevant here to mention that the rate of ROCE is reviewed by this Authority from time to time and the ROCE of 16% is applicable as of now.

(vi). Operating Cost:(a). Iron Ore handling activity:

- (i). The port has considered the power cost at rate of Rs.4.50 per unit. Though the port is presently procuring power from a private operator at a higher rate, it is confirmed that power from the State Electricity Board would be available for this project and accordingly considered in the estimate.
- (ii). Repairs and Maintenance cost is considered at 1% on civil cost and 7% of equipment cost as stipulated in the guidelines, which works out to Rs.1.01 crores and Rs.16.94 crores respectively.
- (iii). The upfront guidelines prescribe a norm of 1% of gross fixed assets for Insurance and 5% of gross fixed assets for Other Expenses while estimating operating cost. The MOPT appears to have excluded miscellaneous cost component of capital estimates for working out insurance cost and other expenses. The estimates of MOPT are revised to consider Insurance cost at 1% of gross fixed assets amounting to Rs.3.60 crores and other expenses at 5% of gross fixed assets amounting to Rs.18 crores.
- (iv). Depreciation is calculated as per the guidelines following the depreciation rates for Straight Line Method (SLM) prescribed in the Companies Act, 1956. Depreciation is computed at 3.34% on civil cost and 10.34% on equipment cost for the relevant group of assets. The MOPT appears to have not considered miscellaneous assets for purpose of depreciation. Since miscellaneous assets are the outcome of the civil and equipment cost, depreciation on these assets have also been considered at the respective rates. The revised depreciation works out to Rs.29.81 crores.
- (v). Lease rental is estimated for the total area of 1,40,000 sq. mtrs. as per the prevailing Scale of Rates of MOPT. This works out to Rs.5.31 crores.
- (vi). The total operating cost for the Iron Ore handling activity works out to Rs.79.21 crores.

(b). Berthing activity:

Although the guidelines restrict the operating cost for berthing service at 1% of berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at other Major Port Trusts, this position was recognised and cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of this position, depreciation @ 3.34% on the capital cost of berth and insurance @1% on capital cost of berth alongwith 1% repairs and maintenance cost is considered in this analysis. The MOPT has, however, not considered insurance cost while estimating operating cost for berthing.

activity. The operating cost furnished by MOPT for the berthing activity is moderated to Rs.5.82 crores.

(c). Port Dues activity:

The guidelines do not prescribe any norms for calculation of operating cost for port dues activity. However, in line with the principle adopted for berthing activity, 1%, 3.34% and 1% of the capital cost of breakwater and mole are considered as repairs and maintenance, depreciation and insurance cost respectively. The MOPT has also adopted the same approach, except that it has not considered the insurance cost while estimating operating cost for the said activity. The operating cost furnished by MOPT for the port dues activity is revised to Rs.14.37 crores.

- (vii). The statement submitted by MOPT for fixing upfront tariff cap for iron ore terminal has been modified in line with the above analysis. The copy of the statement is attached as Annex - I.

- (viii). (a). As per the statement, the total revenue requirement from the iron ore handling service is estimated at Rs.136.82 crores, which is an aggregate of operating cost to the tune of Rs.79.21 crores and return to the tune of Rs.57.61 crores.

- (b). As per the guidelines, 98% of the total revenue requirement is apportioned to handling charge and 1% each towards storage charge and miscellaneous charge for arriving at the pre-determined tariff.

Accordingly, Rs.134.08 crores is to be recovered from iron ore handling charge and Rs.1.37 crores each from storage charge and miscellaneous charge to meet the total revenue requirement of Rs.136.35 crores.

- (c). Since the MOPT proposes to unload and handle iron ore from barges as well as rail, the MOPT has proposed separate handling charge for rail bound iron ore cargo and barge bound iron ore cargo. The segregation of cost items relevant for rail and barge operations is not done correctly by the MOPT. Further the cost so segregated by MOPT was spread over the entire capacity in each of the scenario instead of considering only apportioned capacity of individual operation. Based on the information available, the differential rates for rail and barge operations are worked out by us and attached as Annex - II.

- (ix). (a). As per the guidelines, 1% revenue requirement is to be met from storage after allowing 25 days free period. In view of a higher turnover ratio of 14 considered by MOPT for determining optimal yard capacity as compared to the norm of 12, the port has reduced the free days to 20 days. M/s.ESPL has made a suggestion to reduce the free days to 10 days to have a turnover ratio of 14. The free days and turnover ratio are directly related to each other and as such to have a turnover ratio of 14, the free days should be around 20 days, as proposed by MOPT.

- (b). Considering the revenue earning days available after allowing 20 free days period, if the storage income is calculated considering the rate of Rs.12 per tonne per day as proposed by the port, the income that would be generated from the proposed tariff item is around 81% more as compared to the normative revenue requirement from storage charges. As such, the proposed storage levy of Rs.12 per tonne per day may be reduced to the extent of 81% to arrive at the rate of Rs.2.28 per tonne per day to be made applicable to the first slab. The rates for the subsequent slabs are reset accordingly.

- (x). In line with the guidelines, 1% of the revenue requirement is to be met from the miscellaneous charges. Accordingly, this rate works out to Rs.1.90 per tonne.

- (xi). Normally the vessel related charges for foreign going vessels are denominated in US dollar terms by converting the rupee value to dollar terms by applying the exchange rate prevailing at the time of notification of the relevant tariff Order. This Authority while finalising the upfront berth hire at other Major Port Trusts has already decided to approve the upfront berth hire charge in rupee form only for the stated reasons.

The revenue requirement from berthing service works out to Rs.23.25 crores. The methodology followed by MOPT for arriving at the berth hire is in general found to be in line with the approach followed by this Authority in other upfront tariff cases. The berth hire charge as calculated by MOPT stands modified to the extent of change in the revenue requirement for the reasons stated in the earlier paragraph. The berth hire is calculated at Rs.1.54 per GRT per hour.

- (xii). The levy of port dues is based on the total GRT of the vessels. The revenue requirement from port dues has been worked out at Rs.57.44 crores. The port dues as calculated by MOPT is revised to the extent of change in the revenue requirement for the reasons stated in the earlier paragraph. The port dues is calculated at Rs.108.53 per GRT.

The working in respect of port dues and berth hire is attached as Annex - III.

- (xiii). Though the upfront tariff schedule proposed by MOPT specifies concessional berth hire charges applicable for coastal vessels, the port has not considered the revenue impact of allowing such concession. Replying to a query raised in this regard, MOPT has stated that as the proposed terminal will be a 100% iron ore export facility, it does not anticipate any coastal cargo.

Though there may not be any coastal vessel unloading iron ore at the proposed terminal, the concessional rate for coastal category is prescribed to comply with the Government guidelines in case of any such eventuality. Accordingly, concessional berth hire and port dues for coastal vessels is prescribed at 60% of the rate prescribed for foreign going vessel. Concession in composite handling rate is prescribed for coastal movement at 60% of the rate prescribed for normal iron ore cargo.

- (xiv). Definition of some of the common terms like foreign going vessel, coastal vessels are included in the upfront schedule in line with the definitions prescribed in Scale of Rates of other major ports / private terminals.
- (xv). Some general terms and conditions prescribed in the Scale of Rates of other major ports and private terminals and as stipulated in 2005 guidelines such as status of vessel, classification of vessels into coastal or foreign, coastal concessional conditionalities, berth hire to stop 4 hours after vessel signaling readiness to sail, penal berth hire for false signal, non accrual of storage for the period when the operator is not in a position to effect / deliver / ship the cargo when requested by user for reasons attributable to operator, free days, free days to exclude custom holidays and port non-working days are incorporated in the upfront tariff schedule.
- (xvi). The conditionalities proposed by the port regarding interest on delayed payments / refunds, rounding off of the grand total of bill, rates prescribed in Scale of Rates are at ceiling levels and rebates at floor levels, enabling port to rationalise Scale of Rates so as to give relief to users, notifying the lower rates and rationalisation of conditions, users to not pay charges for delays beyond reasonable level attributable to operator, rebate in berth hire in case vessel idles due to breakdown or non availability of shore based facilities, and are also approved by this Authority in the other upfront cases and hence is approved.
- (xvii). The note 2(ii) is modified to list down the services included in the composite tariff for barge bound cargo, as listed down by MOPT.

9.1. As per clause 2.8. of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of 1 January 2010 as reported by the MOPT, it be appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2010.

9.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

9.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

9.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

9.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Mormugao Port Trust. If any action is to be taken against the private operators, the Mormugao Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

9.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Mormugao Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the tariff caps for handling iron ore at Mormugao Port Trust attached as Annex - IV.

RANI JADHAV, Chairperson

[No. ADVT/III/4/143/10-Exty.]

ANNEX - I

FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR IRON ORE TERMINAL AT MORMUGAO PORT TRUST.

Sr. No.	Particulars	Estimates given by MOPT	Estimates moderated by TAMP
I	Optimal capacity		
(i)	Optimal Quay Capacity		
(a)	Ratio of Vessel Size to be handled	% of vessels	% of vessels
	Number of Panamax vessels (S2)	80%	80%
	Number of Handy size/ max vessels (S3)	20%	20%
(b)	Ship day Output (in tonnes per day)		
	- Panamax vessels (P2)	55000	55000
	- Handy size/ max vessels (P3)	25000	25000
(c)	Quay Capacity = $0.7 \times ((S1 \times P1) + (S2 \times P2) + (S3 \times P3)) \times 365$	12519500	12519500
	Quay Capacity in million tonnes	12.52	12.52
(ii)	Optimal Yard Capacity		
	Area of the yard made available by port for stack yard development (in square metres) (A)	70000	70000
	Area available for stacking (%) (U)	70%	70%
	Stacking Quantity per square metre (tons) (Q)	15	15
	Annual Turnover Ratio of the plot (T)	14	14
	Yard Capacity (in tonnes) = $0.7 \times A \times U \times Q \times T$	7203000	7203000
	Yard Capacity (in million tonnes)	7.20	7.20
(iii)	Optimal capacity of the Terminal - lower value of the optimal quay capacity and optimal stack yard capacity (in Million tonnes).	7.20	7.20
II	Capital Cost		
(i).	Iron Ore Handling Activity	Rs. in crores	Rs. in crores
(a).	Civil Cost		
	- Infill	37.00	37.00
	- Railway sidings	19.50	19.50
	- Retaining Structure	4.93	4.93
	- Road Approach	22.50	22.50
	- Water supply requirements	0.50	0.50
	- Electrical, Environment and Security requirements	11.00	11.00
	- Miscellaneous cost	5.47	5.47
	Sub total (a)	100.90	100.90
(b).	Equipment Cost		
	- Barge unloader (2 nos.)	40.00	40.00
	- Stackers (2 nos.)	35.00	35.00
	- Reclaimers (2 nos.)	35.00	35.00
	- Wagon Tippler (2 nos.)	20.00	20.00
	- Shiploader (2 nos.)	70.00	70.00
	- Conveyor system	40.00	40.00
	- Spares	2.00	2.00
	Subtotal (b)	242.00	242.00
	(c). Miscellaneous (5% of civil and equipment cost)	17.15	17.15
	Total capital cost for handling activity (a+b+c)	360.05	360.05

Sr. No.	Particulars	Estimates given by MOPT	Estimates moderated by TAMP
(ii).	For Berthing Services		
	(a). Cost of construction of Berth	91.64	91.64
	(b). Cost of dredging alongside berth	17.31	17.31
	Total Capital cost for berthing services	108.95	108.95
(iii).	For Port Dues		
	(a). Breakwater - 620 meters	197.40	197.40
	(b). Mole - 230 meters	71.75	71.75
	Total Capital cost for Port Dues	269.15	269.15
(iv).	Total Capital Cost of the Project (i+ii+iii)	738.15	738.15
III	Operating Cost for Cargo Handling Activity		
(i).	Iron Ore handling Activity	Rs. In crores	Rs. In crores
	(a). Power Cost (1.4 units per tonne @ Rs.4.04 per unit)	4.54	4.54
	(b). Repair & Maintenance		
	- Civil Assets (1% on Civil cost)	1.01	1.01
	- Mechanical & Electrical Equipment including spares (7% on mechanical and electrical asset cost)	16.94	16.94
	(c). Insurance (1% on Gross fixed asset value)	3.43	3.60
	(d). Depreciation (As per the companies Act)	28.39	29.81
	(e). Lease Rentals	5.31	5.31
	(f). Other Expenses (5% of Gross fixed Assets)	17.15	18.00
	Total Operating Cost	76.75	79.21
IV	Revenue Requirement		
(i).	Composite Cargo Handling charge		
	Revenue Requirement		
	(a). Total Operating Cost	76.75	79.21
	(b). Return on capital Employed @ 16%	54.86	57.61
	(c). Total Revenue requirement from cargo handling activity	131.62	136.82
	Apportionment of Revenue Requirement		
	(a). Iron Ore Handling Charges (98% of the revenue requirement)	128.98	134.08
	(b). Storage Charges (1% of revenue requirement)	1.32	1.37
	(c). Miscellaneous Charge (1% of revenue requirement)	1.32	1.37
	Total Revenue requirement from cargo handling activity	131.62	136.82
V	Proposed Upfront Tariff		
(i).	Composite Handling charge (Rs. Per tonne) (Annex II)		
	(a). For rail Borne Cargo	179.07	171.17
	(b). For barge Borne Cargo	161.38	224.66
(ii).	Storage Charge (beyond the free period)	Rs. Per tonne per day	Rs. Per tonne per day or part thereof
	-First five days	12.00	2.28
	-6th day to 10th day	24.00	4.56
	-11th day onwards	48.00	9.12
(iii).	Miscellaneous Charge		
	- Revenue Requirement (Rs. in crores)	1.32	1.37
	- Capacity (Million Tonnes per annum)	7.20	7.20
	- Miscellaneous Charges (Rs. in crores)	1.83	1.90
(iv).	Berth Hire Charges (Rs. per GRT per hour) (Annex III)	1.47	1.54
(v).	Port Dues (Rs. per GRT) (Annex I)	103.45	108.53

ANNEX - II

Computation of differential handling rate between Rail and Barge bound Iron Ore Cargo at the proposed terminal at Mormugao Port Trust.

1	Total Optimal Terminal Capacity in million tonnes	7.20	
	(i). Rail Bound Capacity (72%)	5.2	
	(ii). Barge bound Capacity (28%)	2.0	
2	Cost of Capital Assets included in the Total Capital Cost which are relevant for Barge Bound cargo.	Barge borne.	Rail borne
		Rs. in crores	Rs. in crores
	(a). Civil Cost		
	Rail siding	0.0	19.5
	(b). Equipment Cost		
	Wagon Tippler	0.00	20.00
	Barge Unloaders	40.00	0.00
	(c). Miscellaneous (5% of civil and equipment cost)	2.00	1.98
	Total Capital Cost (a + b + c)	42.00	41.48
3	Operating Cost linked to Capital Assets		
	(a). Repair & Maintenance		
	- Civil Assets (1% on Civil cost)	0.00	0.20
	- Mechanical & Electrical Equipment including spares (7% on mechanical and electrical asset cost)	2.80	1.40
	(b). Insurance (1% on Gross fixed asset value)	0.42	0.41
	(c). Depreciation (As per the companies Act)	4.34	2.86
	(d). Lease Rentals (pertaining to railway siding area of 6500 sq. mt.)	0.00	0.25
	(e). Other Expenses (5% of Gross fixed Assets)	2.10	2.07
	Total Operating Cost	9.65	7.19
4	Differential Revenue Requirement		
	Total Operating Cost	9.65	7.19
	Return on capital Employed @ 16%	6.72	6.64
	Total	16.38	13.82
5	Per Tonne handling rate differential between rail and barge bound cargo		
	Revenue Requirement from handling charge (98%) (Rs. in crores)	16.06	13.55
	Per tonne differential handling rate (in Rs.)	79.61	26.12
Total Handling Revenue Requirement		134.08	
Less: Barge bound cargo Revenue Requirement		16.06	
Less: Rail bound cargo Revenue Requirement		13.55	
Revenue Requirement from other than rail and barge (Rs. In Crores)		104.48	
Total Tonnage (Million Tonnes)		7.20	
Base rate per tonne in Rupees		145.05	
Thus,			
- Barge bound rate		224.66	
- Rail bound rate		171.17	

Annex - III

**CALCULATION OF BERTH HIRE CHARGES BY CONSIDERING REVENUE
REQUIREMENT FROM BERTHING ACTIVITY**

Revenue Requirement

Particulars	(Rs. In crores)	
	Estimates given by MOPT	Estimates moderated by TAMP
a). Operating Cost for Berthing Activity		
Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth)	1.09	1.09
Depreciation (3.34% on capital cost for berth)	3.64	3.64
Insurance (1% on capital cost for berth)	0.00	1.09
Subtotal (a)	4.73	5.82
b). Return on capital Employed @ 16%	17.43	17.43
Total Revenue requirement from Berthing services (a + b)	22.16	23.25

Sr. No.	Particulars	Unit	As given by MOPT			As moderated by TAMP		
			Panamax	Handymax	Total	Panamax	Handymax	Total
a	Ratio	%	80%	20%	100%	80%	20%	100%
b	Tonnage to be handled	tonnes	5762400	1440600	7203000	5762400	1440600	7203000
c	Ship day Output	Tonnes per day	55000	25000		55000	25000	
d	No of berth days (b / c)	berth days	105	58		105	58	
e	No. of berth hours (d*24 hrs)	hours	2515	1383		2515	1383	
f	Average Parcel size	tonnes	60000	40000		60000	40000	
g	No. of vessels (b / f)	nos.	96	36		96	36	
h	Average GRT	tonnes	45000	27000		45000	27000	
i	Total GRT hours (e * h)	tonne hours	113152582	37340352	150492933.8	113152582	37340352	150492934
j	Revenue Requirement	Rupees			221815000			232499300
k	Berth hire per GRT per hour (j / i)	Rupees			1.47			1.54

CALCULATION OF PORT DUES

Sr. No.	Particulars	(Rs. In crores)	
		Estimates given by MOPT	Estimates moderated by TAMP
1	Revenue Requirement		
	a). Operating Cost for Port Dues		
	Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for port dues)	2.69	2.69
	Depreciation (3.34% on capital cost for port dues)	8.99	8.99
	Insurance (1% on capital cost for port dues)	0.00	2.69
	Subtotal (a)	11.68	14.37
	b). Return on capital Employed @ 16%	43.06	43.06
	Total Revenue requirement from Berthing services (a + b)	54.75	57.44
2	Total GRT of the vessels (as taken from Berth hire computation)		
	- Average GRT of a vessel	45000 tonnes for Panamax and 27000 tonnes for Handymax Vessels	45000 tonnes for Panamax and 27000 tonnes for Handymax Vessels
	- No. of vessels	96 Panamax and 36 Handymax vessels	96 Panamax and 36 Handymax vessels
	Total GRT of vessels	(45000 * 96 + 27000 * 36)	(45000 * 96 + 27000 * 36)
		5292000	5292000
3	Port Dues per GRT (1 / 2) (Rs. Per GRT)	103.45	108.53

ANNEX - IV**MORMUGAO PORT TRUST****UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR IRON ORE HANDLING****1.1 DEFINITIONS:**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definition shall apply.

- (i). **"Coastal Vessel"** means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ii). **"Foreign Vessel"** means any vessel other than a coastal vessel.
- (iii). **"Per Day"** means per calendar day unless otherwise stated.

1.2 GENERAL TERMS AND CONDITIONS:

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, is the relevant factor to decide whether vessel is 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b). The cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
 - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.
 - (d). Cargo from a foreign port, which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will be, levied the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from / to Indian ports carried by vessel permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (iii). Interest on delayed payments / refunds.
 - (a). The User shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.
 - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the Users, whichever is later.
 - (d). The delay in payment by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.

- (iv). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (v).
 - (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels, likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if they so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
 - (b). The operator may also, if they so desire rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in the rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
 - (c). The operator should notify the public such lower rates and/ or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further charges in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rate notified by the TAMP
- (vi). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator.

2.1. BERTH HIRE:

The Berth Hire charges payable by masters/owners/agents of the vessel shall be as per rates below:

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof (Rs.)	
		Foreign Going Vessel	Coastal Vessel
1.	All Vessels	1.54	0.92

- (i). The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupies the berth.
- (ii). Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.
- (iii). In case vessel idles due to breakdown or non availability of the shore based facilities of the operator, or any other reasons attributable to operator, rebate equivalent to berth hire charges payable to the Mormugao Port Trust accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by the operator.
- (iv).
 - (a). Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
 - (b). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation
 - (c). The master / agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
- (v). The Penal Berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.

"False signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes the signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."

2.2. PORT DUES:

The Port dues for vessels calling at the Port shall be as per rates below:

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT (Rs.)	
		Foreign Going Vessel	Coastal Vessel
1.	All Vessels	108.53	65.12

3. CARGO HANDLING CHARGES:

Sr. No.	Particulars	Rate in Rupees per metric tonne	
		Foreign	Coastal
(i).	Iron Ore Handling Charges		
(a).	For rail borne cargo	171.17	102.70
(b).	For barge borne cargo	224.66	134.80

Notes:

- (i). The handling charges prescribed at (i).(a). above for rail borne cargo is a composite charge for unloading of cargo from wagon through unloading facilities at Marshalling Yard, transfer the same upto the point of storage, storage at the stackyard upto a free period of 20 days, reclaiming from stackyard and loading onto the ship, wharfage and all other miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates.
- (ii). The handling charge prescribed at (i).(b). above for barge borne cargo is a composite charge for receiving of the cargo at barge jetty / barge, its unloading, conveying the unloaded iron ore, stacking, reclaiming, conveying to shiploader, and loading onto the ship.

4. STORAGE CHARGES:

The storage charge for the cargo stored in the stackyard beyond the free period of 20 days shall be as follows:

(Rate in Rs. per tonne per day or part thereof)				
	Commodity	Rate for five days for the balance cargo remaining after the free period.	Rate for sixth day to tenth day for the balance cargo.	Rate for eleventh day onwards for the balance cargo.
1.	Iron Ore (all types)	2.28	4.56	9.12

Notes:

- (i). For the purpose of calculation of free period Customs notified holidays and Terminal's non- working days shall be excluded.
- (ii). Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the day of completion of final discharge from the vessel.
- (iii). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

5. MISCELLANEOUS CHARGES:

The following miscellaneous charges are applicable on the Iron ore handled:

Sr. No.	Particulars	Rate per tonne or par thereof in Rupees
(i).	Charges for all miscellaneous services such as sweeping, collecting, spillage from yard conveyors, galleries etc., moisturizing of cargo, dust separation services, environment etc.,	1.90

6. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) TO (5) ABOVE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2010 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
